

Programme *Investir dans le Canada* : le Québec, grand perdant

Par Gilles L. Bourque

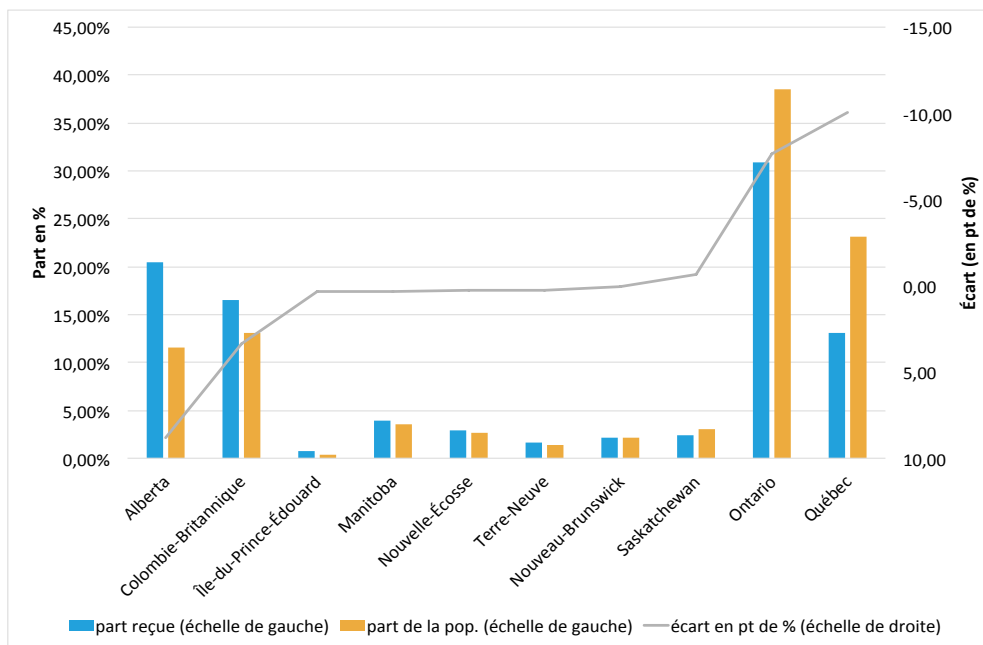
Du fait de sa plus grande capacité de percevoir des impôts que celle de chacune des provinces prises isolément, et de surcroît en percevant bien au-delà de ce qu'il a besoin pour assumer ses responsabilités, le gouvernement fédéral peut se permettre de dépenser, selon son bon vouloir, dans toutes les provinces en empiétant au besoin sur leurs champs de compétence. Environ le quart des revenus que le gouvernement fédéral perçoit des sociétés et des contribuables canadiens par des taxes, impôts et tarifs peuvent ainsi être retournés aux provinces et territoires sous forme de péréquation et de transfert pour le financement de différents programmes publics telles la santé, l'éducation et l'aide sociale. C'est aussi le cas pour les investissements dans les infrastructures publiques, qui relèvent pour la plupart de la compétence des provinces, mais qui ont l'indéniable avantage de donner à ceux qui les financent une importante visibilité dans le paysage public lors de leur annonce et pendant leur réalisation. Dans cette fiche nous allons présenter quelques faits saillants tirés du rapport d'étape du Plan d'infrastructure du gouvernement de Justin Trudeau, qui en avait fait l'un des thèmes majeurs de la campagne électorale de 2015.

Rapport du plan *Investir dans le Canada*

Au printemps dernier, François-Philippe Champagne, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, a publié un rapport d'étape sur le plan *Investir dans le Canada* pour la période de 2016 à 2019. On retrouve dans le fichier dévoilé à cette occasion la liste de près de 12 000 projets financés dans le cadre de ce plan dans les provinces, les territoires et les communautés autochtones. En nous limitant aux seules provinces, nous obtenons un total de 24,5 milliards de dollars de dépenses engagées par le gouvernement fédéral pour 11 652 projets dont la valeur totale s'élève à 57,5 milliards de dollars. Au-delà des résultats que nous avons obtenus et que nous présentons plus loin, il faut également souligner que depuis que ce rapport intérimaire a été présenté, des milliards de dollars de nouvelles annonces ont été annoncés en prévision de l'élection du 21 octobre. Parmi ces dernières, mentionnons des investissements majeurs, comme celui de 1,2 milliard de dollars du très attendu projet de transport collectif structurant de la Capitale nationale. Évidemment, cela pourrait remettre en question une partie de nos résultats. Mais dans la mesure où de telles annonces électorales sont susceptibles de survenir, en principe, dans toutes les provinces, nous estimons que les grands constats auxquels nous sommes arrivés sur la distribution des investissements par province devraient s'avérer tout de même près de la réalité.

Quoi qu'il en soit, notre analyse des données présentées dans le Rapport d'étape nous permet de conclure que le Québec aura été, jusqu'à maintenant, le grand perdant de cette étape du plan d'investissement. Cela est d'autant plus inquiétant qu'il recouvre l'essentiel du mandat du gouvernement actuel et qu'en cas de défaite électorale le risque serait appréciable de ne pas voir la couleur des sommes restantes promises. Selon nos calculs, le Québec n'aurait reçu que 13% des financements accordés par le gouvernement fédéral, pour des projets dont la valeur globale ne représente que 12,5% de la valeur totale des projets financés. Puisque la part de la population québécoise dans la fédération canadienne s'élève à un peu plus de 23%, c'est donc dire que l'écart entre la part des financements accordés et la part de la population, c'est-à-dire le manque à gagner du Québec, est de 10 points de pourcentage. Comme on peut le constater dans le graphique de la page suivante, la majorité des provinces ont reçu pendant cette période leur juste part des financements, avec un écart entre la part reçue et la part de la population égale à près de zéro. Mais deux provinces ont reçu beaucoup plus que leur part : l'Alberta qui a obtenu 20% des financements (c'est-à-dire deux fois plus que sa part dans la population canadienne, qui est de seulement 11%) ainsi que la Colombie-Britannique avec une part de 16% (alors que sa part de la population est de 13%). Finalement, l'Ontario partageait avec le Québec un sous-financement important, avec un écart de 7 points de % défavorable à la province (une part de financement reçu de 30% alors qu'elle représente 37% de la population canadienne).

Graphique 1. Investir dans le Canada : écart entre la part reçue et la part de la population des provinces



Tiré des données de Rapport d'étape sur le plan Investir dans le Canada, 2016 à 2019, <https://www.infrastructure.gc.ca/gmap-gcarte/download-gmap-data-fra.html>, consulté le 19 juillet 2019.

Une analyse sommaire des choix des projets nous permet de constater qu'il s'agit, dans la très grande majorité des cas, d'investissements dans les infrastructures sociales, les infrastructures vertes et dans le transport en commun, peu importe la province. On observe, néanmoins, qu'une part significative de ces investissements vont dans les infrastructures routières (le programme 'Commerce et transport'), ce qui ne va pas nécessairement dans le sens d'infrastructures durables. Si une partie de ces investissements doit servir à désenclaver les habitants des régions éloignées, comme c'est, par exemple, le cas pour la route 389 reliant Baie-Comeau à la ville nordique de Fermont, d'autres sont plus discutables, comme le sont les financements de projets autoroutiers dans les grandes villes du pays. Et on ne parle même pas ici des investissements en infrastructures du gouvernement fédéral pour favoriser la production et les exportations d'énergies fossiles, qui heureusement n'ont pas été incluses dans ce plan. Seulement depuis 2018, le gouvernement fédéral a annoncé 19,4 milliards de dollars en investissements dans le pétrole (soit presque autant que les trois ans du Plan Investir dans le Canada) : 4,5 milliards pour l'achat du pipeline Trans Mountain, 9,7 milliards pour construire un nouveau pipeline sur le même tracé, 2,7 milliards pour encourager les compagnies pétrolières à investir et produire davantage, auxquels il faut ajouter 1,7 milliard en lignes de crédit réservées à l'industrie et 800 millions pour l'achat de 7 000 nouveaux wagons-citernes pour augmenter le transport ferroviaire du pétrole des sables bitumineux.

Il est de notoriété publique que le gouvernement de Justin Trudeau veut à tout prix se donner une image de chef de file en matière de lutte contre les changements climatiques. Mais dans la réalité, cette image de chef de file se dresse en contradiction avec les choix réellement effectués. Le gouvernement fédéral continue à encourager le développement des infrastructures liées aux énergies fossiles tout en sous-investissant au Québec, qui est le véritable leader de la lutte aux changements climatiques. On ne peut célébrer la lutte pour le climat du Canada et en même temps promouvoir la croissance de la production et de l'exportation des sables bitumineux et des gaz de schiste. Il y a là une contradiction, des choix irréconciliables.

NUMÉRO 30 — SEPTEMBRE 2019

IRÉC

Les fiches techniques visent à faciliter la compréhension d'un concept ou d'un calcul économique sur un thème précis d'intérêt public. En s'appuyant sur les résultats de recherches plus fouillées de l'IRÉC, elles offrent la possibilité de s'interroger sur les paramètres économiques des propositions dans l'actualité québécoise.

Institut de recherche en économie contemporaine

10555, avenue de Bois-de-Boulogne, C.P. 2006
Montréal H4N 1L4, 514 380-8916

secretariat@irec.quebec / www.irec.quebec

 IREContemporaine

 @IREC_recherche

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 978-2-924927-34-2 (PDF)