



N° 11-624-MIF au catalogue — N° 019

ISSN 1708-0177

ISBN 978-0-662-08190-6

Document analytique

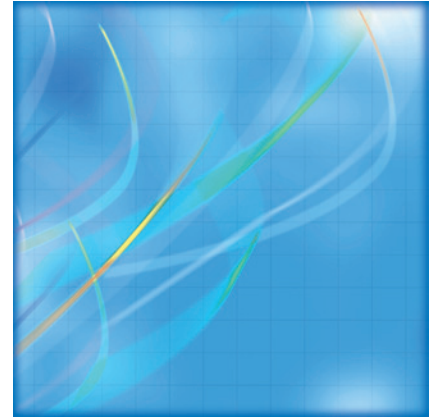
Aperçus sur l'économie canadienne

Des routes et des jeux : dépenses des administrations publiques en infrastructures au Canada de 1961 à 2005

par Francine Roy

Division de l'analyse microéconomique
18-F, immeuble R.-H.-Coats, Ottawa, K1A 0T6

Téléphone: 1-800-263-1136



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Des routes et des jeux : dépenses des administrations publiques en infrastructures au Canada de 1961 à 2005

par
Francine Roy

11-624-MIF N° 019
ISSN 1708-0177
ISBN 978-0-662-08190-6

Division de l'analyse microéconomique
18-F, immeuble R.-H.-Coats, 100 promenade Tunney's Pasture
Ottawa, K1A 0T6
Statistique Canada

Février 2008

Pour obtenir plus de renseignements :
Service national de renseignements : 1-800-263-1136
Demandes par courriel : infostats@statcan.ca

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2008

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

This publication is available in English (Catalogue no. 11-624-MIE, no. 019).

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui sont observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.ca sous À propos de nous > Offrir des services aux Canadiens.

Table des matières

Résumé.....	4
Sommaire exécutif.....	5
1. Introduction.....	7
2. Tendances générales par région	8
3. Par palier d'administration publique	10
4. Par détail des actifs	11
4.1 Le réseau routier	12
4.2 L'environnement et les systèmes d'eau.....	15
4.3 Construction de bureaux.....	18
4.4 Loisirs et culture	18
4.5 Construction marine, autre équipement de transport et communications	21
4.6 Laboratoires de recherche et génie	22
4.7 Construction institutionnelle et commerciale.....	23
4.8 Sécurité.....	23
5. Conclusion	24
Annexe.....	25
Bibliographie	29

Résumé

La croissance globale du capital d'infrastructures des administrations publiques a été très semblable dans la plupart des régions au cours des 44 années à l'étude. Selon une nouvelle étude, publiée en septembre 2007 dans *L'observateur économique canadien*, à l'exception des provinces de l'Atlantique, l'intervalle de croissance annuelle moyenne du capital d'une région à l'autre depuis 1961 est très étroit, se situant entre 1,8 % et 2,2 %.

Depuis 2000, le capital des administrations publiques en infrastructure a augmenté plus qu'à toute autre période depuis les années 1960 et 1970. Cependant, la croissance n'a pas été suffisamment importante pour empêcher nos infrastructures de présenter des signes d'usure (ces données tiennent compte de la dépréciation et sont en dollars constants de 1997). Cette usure est attribuable au fait que, durant les années 1990, les administrations publiques, aux prises avec d'importants déficits budgétaires, ont réduit leurs investissements, et que les actifs constitués durant l'essor des infrastructures de l'après-guerre arrivaient à la fin de leur vie utile.

Le présent document analyse l'investissement des administrations publiques en infrastructures par région, de 1961 à 2005, selon le palier d'administration publique et le type d'actif.

Sommaire exécutif

La croissance globale du capital d'infrastructures des administrations publiques a été très semblable dans la plupart des régions au cours des 44 années à l'étude. Selon une nouvelle étude, publiée en septembre 2007 dans *L'observateur économique canadien*, à l'exception des provinces de l'Atlantique, l'intervalle de croissance annuelle moyenne du capital d'une région à l'autre depuis 1961 est très étroit, se situant entre 1,8 % et 2,2 %.

Cependant, la croissance du capital d'infrastructures diverge de façon considérable d'une période à l'autre, d'un ordre d'administration publique à l'autre et d'un type d'actif à l'autre, selon la région.

L'importance du capital d'infrastructures des administrations publiques repose sur le fait qu'il constitue un ensemble de structures et de réseaux nécessaires à la croissance de nos économies et à l'amélioration de notre niveau de vie. Sa fonction est de permettre aux personnes, aux marchandises et aux idées de circuler ou d'assurer l'accès aux nécessités de l'existence comme boire une eau saine, être en sécurité et se divertir.

Depuis 2000, le capital des administrations publiques en infrastructure a augmenté plus qu'à toute autre période depuis les années 1960 et 1970. Cependant, la croissance n'a pas été suffisamment importante pour empêcher nos infrastructures de présenter des signes d'usure (ces données tiennent compte de la dépréciation et sont en dollars constants de 1997). Cette usure est attribuable au fait que, durant les années 1990, les administrations publiques, aux prises avec d'importants déficits budgétaires, ont réduit leurs investissements, et que les actifs constitués durant l'essor des infrastructures de l'après-guerre arrivaient à la fin de leur vie utile.

La croissance parmi les types d'actifs s'est répartie de façon différente d'une région à l'autre. Ces différences ont été plus marquées après 1980, moment où les fonds se tarissaient pour les dépenses d'infrastructures. En effet, chacune des régions a montré des différences de dépenses selon le type d'actifs, les économies, les cultures et les valeurs étant distinctes et exigeant donc des besoins et des priorités différentes : la Colombie-Britannique s'est concentrée sur l'environnement, les loisirs et les travaux d'ingénierie en raison de la venue prochaine des Jeux olympiques; le Québec a donné la priorité à la culture et à la sécurité, l'Ontario a mis l'accent sur les centres sportifs, l'eau et les routes; les Prairies ont favorisé l'infrastructure marine (travaux d'irrigation); et les provinces de l'Atlantique, les édifices à vocation institutionnelle (comme les centres de formation).

Les routes et les ponts constituent la partie la plus importante (39,9 %) du capital d'infrastructures des administrations publiques. Le stock du capital d'infrastructure routière par habitant a augmenté fortement entre 1960 et 1980, mais s'érode depuis. Les administrations publiques ont accru substantiellement leurs investissements dans le réseau routier, soit de 4,3 milliards de dollars en 1998 à 7,3 milliards de dollars en 2005, mais cette augmentation des investissements a à peine compensé l'érosion.

La capacité routière du Québec s'est accrue vivement pendant les années 1960 et 1970, mais elle domine aussi le recul observé au cours des années qui ont suivi. La baisse des dépenses

d'investissements et la dépréciation graduelle ont fait reculer le stock net de capital routier de façon considérable pendant les deux décennies suivantes, bien plus que partout ailleurs au pays. En ce qui a trait aux ponts et aux viaducs, le Québec investissait si peu que la valeur du stock de capital s'est abaissée en termes absolus, passant d'un sommet enregistré au Canada à la fin des années 1970 à environ le même niveau que celui observé en Colombie-Britannique et dans les provinces de l'Atlantique. Ce niveau se situait même en deçà de celui affiché dans les Prairies. L'âge moyen des ponts et viaducs au Québec a aussi constamment augmenté depuis 1976 pour s'établir à un niveau plus élevé que dans chacune des autres provinces. Depuis 2001, le capital routier a commencé à se relever de nouveau.

L'Ontario est la seule région du pays où le stock de capital dans les routes a poursuivi sa progression durant les quatre décennies. Peut-être en raison de l'importance du tourisme, voici un type d'actif pour lequel les provinces de l'Atlantique se distinguent. Leur infrastructure routière surpasse largement celle des autres régions.

C'est la Colombie-Britannique qui possède le plus de capital d'infrastructure par habitant lié à l'environnement. Le Québec en possède le moins. Pour ce qui est des provinces de l'Atlantique, il s'agit de la région où les infrastructures pour la gestion des déchets sont les plus importantes par habitant.

Les infrastructures sportives constituent, en plus du capital culturel, le type d'actif qui a augmenté le plus rapidement (en pourcentage), soit de 3,7 % et de 3,8 % respectivement, par an, de 1961 à 2005. Dans l'ensemble, les installations sportives constituent cependant une part relativement étroite (5,5 %) du capital total d'infrastructures. Les valeurs sont plus élevées dans l'Ouest étant donné que la tenue d'événements comme les Jeux olympiques de Calgary en 1988 sont relativement récents. De plus, les Jeux de Vancouver ont déjà commencé à accélérer ces dépenses en Colombie-Britannique.

De 1961 à 2005, la culture représentait un des seuls secteurs de l'investissement public (y compris les bureaux) pour lequel le Québec fait beaucoup mieux au chapitre de la croissance du stock de capital d'infrastructures publiques que le reste du pays. Le Québec a beaucoup plus accru ses investissements dans les lieux de culture que dans les installations sportives contrairement à presque partout ailleurs au Canada. Il n'en demeure pas moins que la culture représente seulement une petite partie des dépenses en capital des administrations publiques au Québec comme ailleurs. La valeur du capital par habitant est d'environ 100 \$ (dollars en 1997) pour les bibliothèques publiques, les musées, les théâtres et les sites historiques. Après 2000, la croissance du capital culturel passe sous celle des routes au Québec.

Les actifs liés à la sécurité comprennent les pénitenciers, les maisons de détention et les cours de justice. Ils constituent seulement 3,1 % de la valeur du capital total des administrations publiques. Cependant, pour l'ensemble des administrations provinciales et fédérales, le capital lié à la sécurité contribue le plus à la croissance globale depuis 1961, après les routes et les tours à bureaux.

1. Introduction

L'importance du capital d'infrastructures des administrations publiques repose sur le fait qu'il constitue un ensemble de structures et de réseaux sur lesquels s'édifient un grand nombre d'activités humaines et matérielles nécessaires à la croissance de nos économies et à l'amélioration de notre niveau de vie¹. Sa fonction est de permettre aux personnes, aux marchandises et aux idées de circuler ou d'assurer l'accès aux nécessités de l'existence comme boire une eau saine, être en sécurité et se divertir.

Étant donné que les infrastructures sont si fondamentales dans notre société, il n'est pas étonnant que, depuis quelques années, les médias accordent une attention impressionnante aux ponts qui s'effondrent, aux édifices qui tombent en ruine et aux réseaux d'égouts qui éclatent un peu partout au Canada et aux États-Unis. Le présent document analyse l'investissement des administrations publiques en infrastructures par région, de 1961 à 2005, selon le palier d'administration publique et le type d'actif².

La croissance globale du capital d'infrastructures des administrations publiques³ a été très semblable d'une région à l'autre au cours des 44 années à l'étude. À l'exception des provinces de l'Atlantique, l'intervalle de croissance annuelle moyenne du capital d'une région à l'autre depuis 1961 est très étroit, se situant entre 1,8 % et 2,2 %⁴.

Cependant, la croissance du capital d'infrastructures diverge selon la région, d'une période à l'autre, d'un palier d'administration à l'autre et d'un type d'actif à l'autre. Les différences entre économies, cultures et valeurs provinciales commandent des besoins et des priorités spécifiques pour chaque région. La démographie, la dotation géographique en ressources, la conjoncture et le déroulement d'événements d'envergure internationale (comme les jeux olympiques) ont également joué un rôle dans ces différences régionales.

Les cycles de la croissance de l'investissement dans les infrastructures sont en partie liés aux changements démographiques, notamment la naissance des baby-boomers et leur vieillissement. L'investissement dans les infrastructures a bondi durant les années 1960 et 1970, lorsque les besoins d'une population en forte croissance pouvaient être aisément satisfaits par une forte croissance

-
1. Le capital d'infrastructures est défini ici comme l'ensemble des actifs en bâtiments et en travaux d'ingénierie. Les machines et équipements qui font partie du capital des gouvernements sont exclus de notre définition du capital d'infrastructure (les véhicules et les ordinateurs). Ce capital est complémentaire aux autres facteurs de production. Il ne peut pas être remplacé facilement et a une longue vie utile.
 2. À moins d'avis contraire, toutes les figures présentées dans ce texte illustrent le stock de capital d'infrastructures de différents actifs en dollars constants par habitant.
 3. Il est maintenant plus facile d'établir précisément la valeur du stock de capital d'infrastructures des gouvernements car toutes les données pertinentes ont été rassemblées en un seul endroit par Statistique Canada. Les données sur l'investissement et le stock de capital par types d'actifs sont maintenant disponibles par province pour les industries des administrations publiques fédérales, provinciales et territoriales ainsi que locales, municipales et régionales de 1961 à 2005. Les séries sont offertes tant en dollars courants qu'en dollars constants. Veuillez consulter le Bulletin officiel de diffusion des données de Statistique Canada, *Le Quotidien*, du 30 juin 2006.
 4. Dans l'Atlantique, la croissance annuelle moyenne du capital est de 1,4 %, soit 0,6 point de pourcentage inférieur à la moyenne canadienne de 2,0 %.

économique. Le ralentissement de la croissance de la population et de l'économie ainsi que l'élévation des déficits ont entraîné un ralentissement marqué des dépenses d'infrastructures durant les années 1980 et 1990. Après l'an 2000, le capital des administrations publiques en infrastructure a le plus augmenté depuis les années d'or de 1960 et de 1970, et ce regain d'intérêt a fait naître Infrastructure Canada en 2002.

Cependant, la croissance n'a pas été suffisamment importante pour empêcher nos infrastructures de présenter des signes d'usure (les données tiennent compte de la dépréciation et sont présentées en dollars constants). Cette usure est attribuable au fait que, durant les années 1990, les administrations publiques, aux prises avec d'importants déficits budgétaires, ont réduit leurs investissements, et que les actifs constitués durant le boom des infrastructures de l'après-guerre arrivaient à la fin de leur vie utile. Toutes les régions ont connu une baisse du capital en infrastructures durant ces années, sauf l'Ontario et la Colombie-Britannique. Il en a résulté les problèmes bien médiatisés de nos infrastructures.

Avec le temps, dans toutes les régions, la propriété du capital s'est déplacée de l'administration fédérale aux administrations provinciales et municipales ou de l'administration provinciale aux municipalités. Dans certaines régions, le provincial a pris plus de place que le municipal et dans d'autres, c'était au municipal de le faire. Dans l'ensemble, cependant, la croissance a ralenti dans les trois paliers de l'administration publique partout au Canada, du début des années 1960 jusqu'aux années 2000, lorsqu'elle a recommencé à se relever.

L'analyse du capital d'infrastructure par type d'actif porte dans cet article sur les mesures par habitant tout autant que sur les taux de croissance, car ces deux ensembles font ressortir un portrait plus complet de la situation. Les mesures par habitant mettent mieux en évidence les valeurs et les priorités des régions l'une par rapport à l'autre et les plus grandes différences d'une région à l'autre selon le type d'actif.

2. Tendances générales par région

Le Canada est une fédération unique dans laquelle les provinces disposent de capacités financières inégales. Les transferts fédéraux affectés aux provinces et à divers programmes encouragent une certaine « égalisation » des capacités quoiqu'il appartienne à chaque ordre le pouvoir de décider du domaine dans lequel il attribue ces fonds. La répartition du capital d'infrastructure selon le type d'actif par région nous donne une mesure des priorités de chaque région.

Les provinces du Canada diffèrent l'une de l'autre par leur économie, les communautés qui y habitent, les cultures qui y foisonnent et leur géographie. Ces distinctions se manifestent dans la croissance, au fil du temps, des différentes composantes de leur capital d'infrastructure. Ces différences sont devenues plus prononcées à l'arrivée des années 1980, alors que les pressions financières croissantes ont forcé les gouvernements à établir plus clairement leurs priorités.

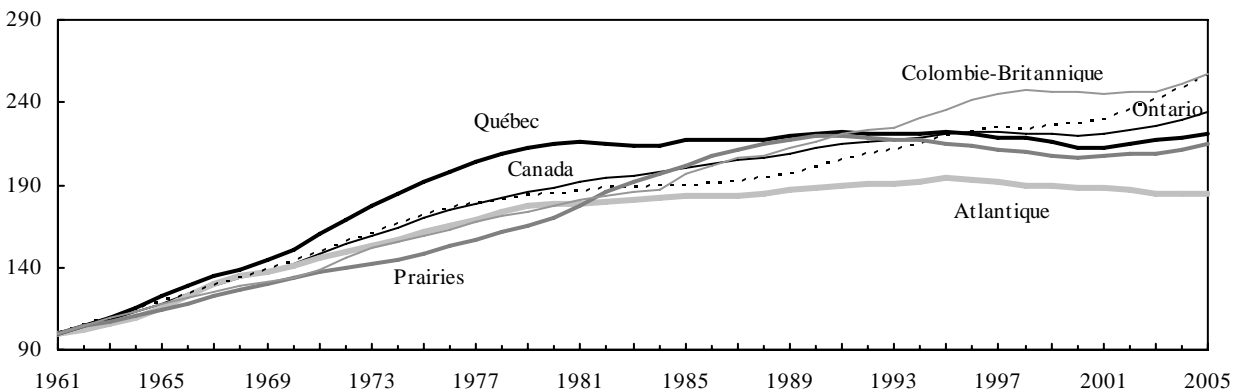
De 1961 à 2005, la croissance annuelle moyenne du volume des infrastructures (en dollars de 1997) était assez similaire dans la plupart des régions, soit de plus ou moins 2 % (tableau 1). La Colombie-Britannique et l'Ontario dépassaient légèrement ce taux (figure 1a). Les taux de croissance étaient plus

élevés avant 1981 qu'après. En effet, le capital d'infrastructure a nettement baissé dans les provinces de l'Atlantique, au Québec et dans les Prairies au cours des années 1990. C'est seulement en Ontario et en Colombie-Britannique qu'il n'y a eu aucune baisse des infrastructures durant les années 1990, alors que ces provinces dominent la reprise durant les années 2000 (lorsque le capital d'infrastructure s'est accru en moyenne de 2,8 % par année en Ontario et de 1,1 % en Colombie-Britannique). Le Québec et les Prairies ne sont pas loin derrière. Les provinces de l'Atlantique sont les seules où le capital a continué de baisser dans les années 2000, soit de 0,5 % par année.

Pour toutes les régions, cependant, le capital d'infrastructure par habitant est inférieur en 2005 à son sommet précédent. Par habitant, les régions moins urbanisées, en particulier les provinces de l'Atlantique et des Prairies, sont mieux pourvues en stock de capital d'infrastructures que le Québec et l'Ontario (figure 1b). Ceci s'explique en partie par le fait que, dans l'ensemble, le centre de gravité du capital d'infrastructure, tout comme la population, se sont déplacés graduellement de l'est à l'ouest de la rivière des Outaouais de 1961 à 2005. Donc, si l'Atlantique atteint la première place par habitant, c'est que sa population baisse de façon marquée. En terme absolu, son capital d'infrastructure croît le moins.

Figure 1a
Stock de capital d'infrastructures, par région

Indice (1961=100)

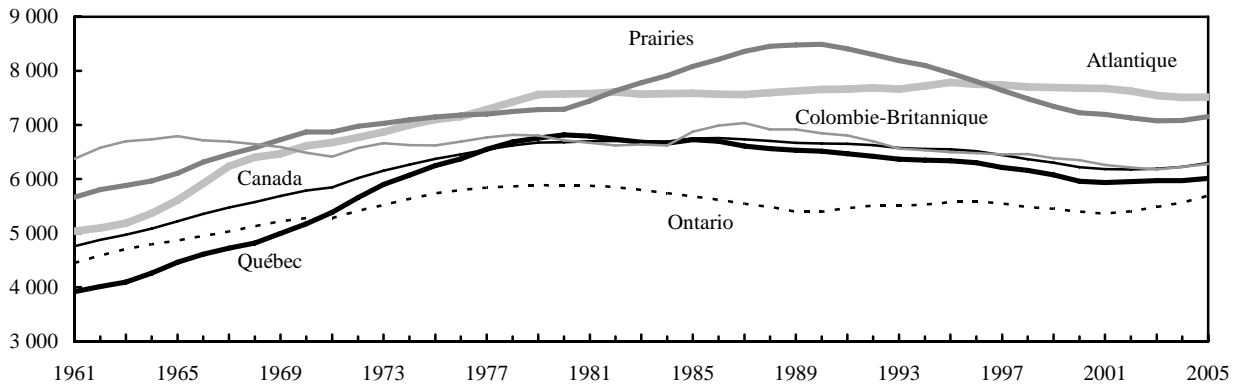


Nota : En dollars constants de 1997.

Source : Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Figure 1b
Stock de capital d'infrastructures par habitant, par région

\$ par habitant



Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Tableau 1
Croissance annuelle moyenne du capital d'infrastructures gouvernementales par région et période

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Canada
			%			
1961 à 1971	3,8	4,8	4,1	3,2	3,3	4,0
1971 à 1981	2,1	3,0	2,2	2,6	2,7	2,6
1981 à 1991	0,6	0,3	1,0	2,1	2,0	1,2
1991 à 2001	-0,1	-0,4	1,1	-0,5	1,1	0,3
2001 à 2005	-0,5	1,0	2,8	0,9	1,1	1,5
1961 à 2005	1,4	1,8	2,2	1,8	2,2	2,0

Nota : En dollars constants de 1997.

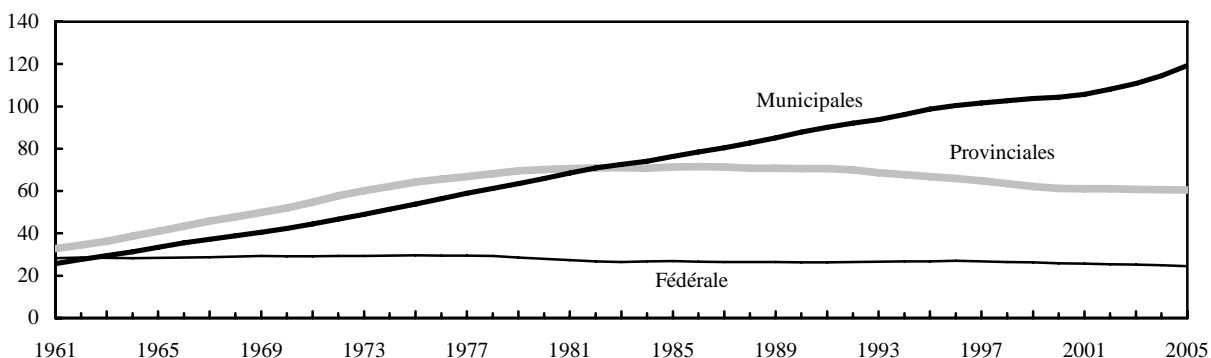
Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

3. Par palier d'administration publique

Tous les trois paliers d'administration publique déboursent des sommes considérables pour les infrastructures. Toutes les régions ont connu un déclin relatif de la part du fédéral et du provincial à la faveur du municipal (figure 2). Ce déplacement est particulièrement marqué au Québec et en Ontario. En Ontario, en 2005, 67 % du capital des administrations était la propriété des municipalités comparativement à 38 % en 1961. C'est au Québec où la part de l'administration provinciale a le plus baissé, ayant dégringolé de 49 % à 33 % du capital d'infrastructure, un recul deux fois plus marqué que dans l'ensemble du pays (voir le tableau A.1 en annexe). À l'autre extrême, à l'Île-du-Prince-Édouard, c'est seulement 17 % de l'actif en 2005 qui est la propriété du municipal, comparativement à 4 % en 1961.

Figure 2
Stock de capital d'infrastructures, par administration

en milliards de \$



Nota : En dollars constants de 1997.

Source : Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

La décentralisation s'est opérée aussi parmi de nombreux types d'actifs de 1961 à 2005. Le fédéral a réduit ses investissements dans un grand nombre d'actifs (tableau A.2 en annexe). Les gouvernements locaux ont accru les leurs partout. Les gouvernements locaux ont, entre autres, beaucoup investi dans le système routier et l'environnement.

4. Par détail des actifs

La présente section démontre que la croissance s'est répartie de façon différente d'une région à l'autre parmi les types d'actifs (tableau 2). Ces différences, comme le démontrent les figures qui suivent, se sont amplifiées après 1980, moment où les fonds se tarissaient pour les dépenses d'infrastructures. En effet, chacune des régions s'est relativement mieux dotée au niveau d'une fonction ou l'autre parce que les économies sont distinctes et que les cultures et les valeurs sont variées, commandant donc des besoins et des priorités différentes : la Colombie-Britannique dans l'environnement, les loisirs et les travaux d'ingénierie face à la venue prochaine des jeux olympiques; la culture et la sécurité ont été priorisées au Québec; pour l'Ontario c'étaient les centres sportifs, l'eau et les routes; les Prairies ont favorisé l'infrastructure marine (travaux d'irrigation); et les provinces de l'Atlantique, les édifices à vocation institutionnelle (comme les centres de formation).

Les actifs sont regroupés pour correspondre aux fonctions collectives suivantes énumérées selon leur importance dans le capital total en 2005 : l'infrastructure routière (y compris les ponts et les routes surélevées) qui comptent pour presque 40 % du capital d'infrastructure; la protection de l'environnement et l'approvisionnement en eau qui comptent ensemble pour presque le quart de toutes les infrastructures; les immeubles à bureaux qui comptent pour environ 10 % du capital; et le reste des actifs qui comptent pour 5 % ou moins du capital, soit les lieux de culture et de loisir (notamment les installations sportives); la construction marine et les équipements de transport et de communication; les bâtiments institutionnels; la sécurité; les bâtiments commerciaux et les travaux de génie; et les

laboratoires de recherche (tableau A.3 en annexe)⁵. Les données par région sont pour la plupart présentées par habitant (en dollars constants de 1997), ce qui permet aussi d'éliminer en partie l'effet du ralentissement de la croissance de la population (de 1,9 % dans les années 1960 à 1,1 % dans les années 1990, avant de reprendre à 1,3 %).

Tableau 2
Croissance annuelle moyenne du capital total d'infrastructures gouvernementales par région et type d'actifs, 1961 à 2005

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Canada
			%			
Routes	1,6	1,4	2,2	1,7	2,3	1,9
Environnement	1,8	2,5	2,3	1,3	2,9	2,2
Systèmes d'eau	1,8	2,4	2,8	2,3	2,2	2,4
Immeubles à bureaux	2,2	3,1	2,5	2,5	2,5	2,6
Loisirs	3,6	2,6	4,0	3,8	4,7	3,7
Culture	3,7	4,6	3,2	3,4	4,6	3,8
Construction marine	-0,5	0,0	1,9	1,3	0,2	0,9
Autre transport	-0,4	0,2	-1,9	-1,6	-1,6	-1,0
Communication	-1,4	-1,1	-0,9	-2,3	-3,2	-1,4
Laboratoires	0,6	2,4	0,3	1,7	-1,1	0,8
Génie	2,2	3,6	2,2	1,0	4,5	2,7
Institutions	2,4	0,7	2,3	2,4	2,4	2,1
Commercial	1,3	3,0	-0,3	1,2	-0,1	1,0
Sécurité	1,3	3,4	1,2	1,8	1,6	1,7
Autre	-2,0	0,7	1,9	1,1	-0,8	0,6
Tout	1,4	1,8	2,2	1,8	2,2	2,0

Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

4.1 Le réseau routier

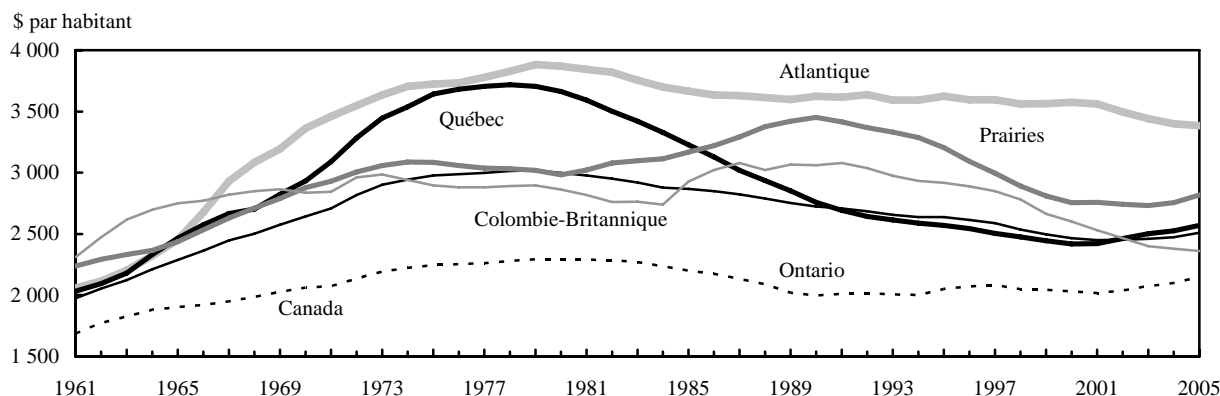
Le développement et l'exploitation de l'infrastructure routière, essentiels au mouvement des personnes et du commerce, orientent une grande partie de l'économie et sont entièrement à la charge des gouvernements. Il n'est donc pas étonnant de voir les routes et les ponts constituer la partie la plus importante (39,9 %) du capital d'infrastructures des administrations publiques. Les administrations provinciales et municipales se partagent à peu près également la propriété du réseau routier.

Le stock du capital d'infrastructure routière par habitant (en dollars constants de 1997) a augmenté fortement de 1960 à 1980, mais s'érode depuis pour se situer à 2 511 \$ en 2005, sous l'ancien sommet de 3 019 \$ atteint en 1979. De 1995 à 2000, le capital avait baissé en moyenne de 322 millions de dollars par année. Les administrations publiques ont relevé substantiellement leurs investissements dans le réseau routier, soit de 4,3 milliards de dollars en 1998 à 7,3 milliards de dollars en 2005, mais cette infusion n'a pas compensé le précédent recul des années 1980.

5. Les données ne portent que sur les administrations publiques. Les hôpitaux et les écoles sont exclus car ils constituent une industrie à part sans indication de leur propriété (public ou privé) dans le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Leur inclusion ne changerait pas cependant les principales constatations de la présente étude.

La capacité routière du Québec s'est accrue vivement pendant l'âge d'or de l'infrastructure routière des années 1960 et 1970, mais elle domine aussi le recul qui suit (figure 3). Durant les années 1960 et 1970, avec la tenue de l'Expo et des jeux olympiques, c'est un nouveau réseau de voies rapides qui prend forme, soit entre autres, l'autoroute Décarie⁶ et le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine sous le fleuve Saint-Laurent, le plus grand tunnel sous-marin au Canada construit depuis les années 1930. À la fin des années 1970, le Québec avait investi au moins autant par habitant dans son réseau routier que l'avait fait le reste du Canada partout ailleurs (figure 3).

Figure 3
Stock de capital d'infrastructures, par région – Ensemble du réseau routier



Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

À la fin des années 1970, la construction d'autoroutes commence à décliner au Québec. La baisse des dépenses d'investissements et la dépréciation graduelle ont fait reculer le stock net de capital routier de façon considérable pendant les deux décennies suivantes, bien plus que partout ailleurs au pays. Au chapitre des ponts et des viaducs (figure 4a), le Québec investissait si peu que la valeur du stock de capital s'est abaissée en termes absolus d'un sommet au Canada de 1,6 milliard de dollars à 1,3 milliard de dollars, soit à peu près le même niveau que la Colombie-Britannique et les provinces de l'Atlantique, et même derrière les Prairies (quoique le Québec soit la plus grande province, avec une superficie de plus de 1,5 million de kilomètres carrés⁷, ou le quart du pays). Depuis 2001, le capital routier a commencé à se relever de nouveau.

L'âge moyen⁸ des ponts et viaducs au Québec a aussi constamment augmenté depuis 1976 pour s'établir à un niveau plus élevé que dans chacune des autres provinces. Non seulement le Québec est aussi vaste que les Prairies, mais plus de la moitié des exportations du Québec voyagent par les routes,

6. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/routes/autoroute.asp> consulté le 22 décembre 2006.

7. Les données sur la superficie du territoire proviennent de Ressources naturelles Canada, Division GéoAccès.

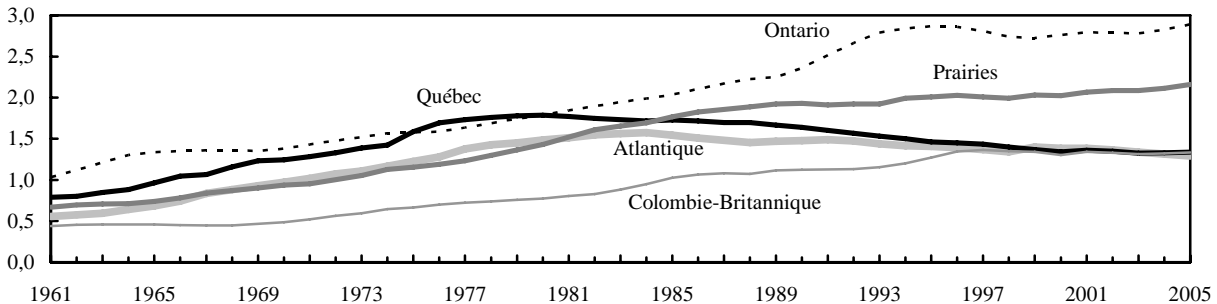
8. Une note de prudence s'impose pour l'analyse des données sur l'âge moyen. L'investissement, la fonction de survie, l'année durant laquelle l'investissement a été réalisé et le stock de capital brut de fin d'année sont les variables utilisées pour calculer l'âge moyen du stock de capital. Dans la pratique, il peut exister plusieurs types de distribution pour un âge moyen donné. Par exemple, il serait possible d'observer des structures ayant des âges groupés autour de l'âge moyen ou encore une coexistence de structures jeunes avec des structures beaucoup plus âgées.

bien plus que dans ces provinces. Le commerce a bondi à la suite de l'accord de libre-échange nord-américain. De plus, le nombre de véhicules immatriculés au Québec a presque doublé depuis 1975. La bulle de la construction routière est survenue plutôt durant les années 1980 dans les Prairies. Le capital d'infrastructures par habitant dans les routes a continué d'augmenter essentiellement jusqu'à la fin des jeux olympiques de Calgary. Parmi les provinces des Prairies, l'Alberta et la Saskatchewan ont le plus réduit leurs investissements dans les routes par la suite. Ces faibles taux peuvent être associés à une demande industrielle qui délaisse les routes à la faveur des trains de céréales, des oléoducs et des gazoducs. La Colombie-Britannique n'a pas investi suffisamment dans ses routes après Expo 1986 pour rattraper sa population.

L'Ontario est la seule région du pays où le stock de capital dans les routes poursuit sa progression durant les quatre décennies. L'Ontario a infusé moins de capital d'infrastructures que le Québec dans ses routes jusqu'au milieu des années 1980 (figure 4b). Par la suite, il a dépassé le Québec. La progression du stock de capital dans le réseau routier a été presque deux fois plus importante en Ontario qu'au Québec de 1961 à 2005.

Figure 4a
Stock de capital d'infrastructures, par région – Ponts et viaducs

en milliards de \$

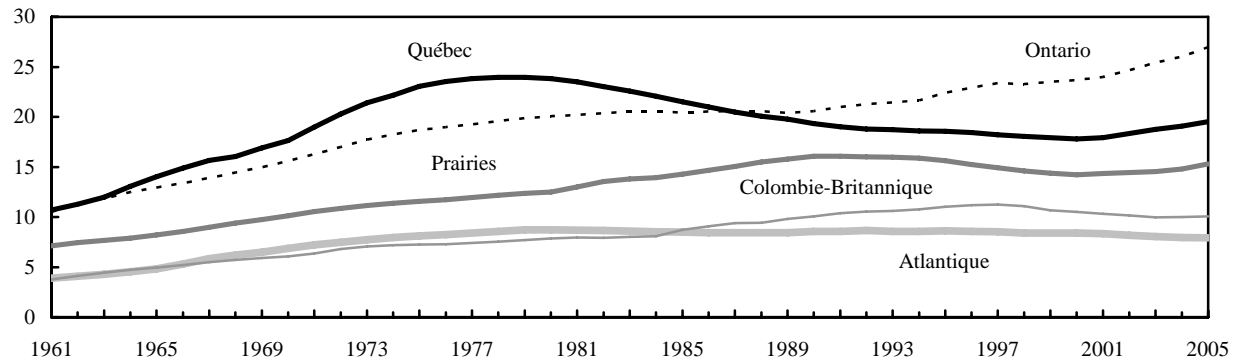


Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Figure 4b
Stock de capital d'infrastructures, par région – Routes

en milliards de \$



Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Peut-être à cause de l'importance du tourisme, voici un type d'actif pour lequel les provinces de l'Atlantique se distinguent. L'infrastructure routière par habitant arrive au premier rang, loin devant les autres régions. De 1961 à 2005, les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard détiennent une grande partie de leur capital total d'infrastructure des administrations dans le système routier, soit au moins la moitié. Le taux élevé des investissements dans les routes et les ponts de l'Île-du-Prince-Édouard rend compte en bonne partie de la construction du pont de la Confédération raccordant l'île au continent en 1997.

4.2 L'environnement et les systèmes d'eau

L'environnement et les systèmes d'eau représentent le quart du capital des administrations publiques : 14,5 % pour l'environnement (les systèmes de traitement des eaux usées et des déchets) et 10,8 % pour les systèmes d'eau (surtout l'approvisionnement en eau potable). Le Canada est considéré comme un pays où l'eau est en grande abondance. Selon un rapport des Nations Unies, il vient au deuxième rang après la Finlande pour la qualité de ses richesses en eau. Alors que notre pays représente à peine 0,5 % de la population mondiale, il compte pour près de 20 % de toutes les réserves d'eau douce .

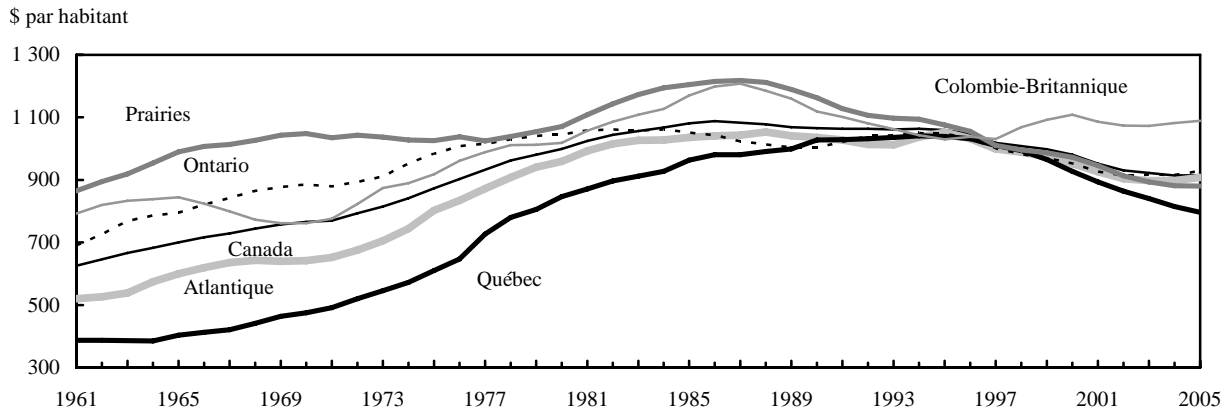
Alors que les gouvernements provinciaux et municipaux se partagent la propriété des routes, c'est surtout au niveau des gouvernements locaux que se joue la gestion de l'environnement et des systèmes d'eau. En effet, les municipalités déboursent plus de 80 % de toutes les dépenses de capital à ce chapitre en fournissant un large éventail d'infrastructures publiques, notamment les usines de pompage et de filtration et les réseaux de distribution et de réservoirs d'eau. Comme pour les routes, la valeur des actifs du groupe de l'environnement et des systèmes d'eau a beaucoup augmenté de 1961 à 1981 avant de diminuer. Comme pour les routes la plupart des régions ont connu des baisses par habitant par la suite.

C'est la Colombie-Britannique (figure 5a) qui possède le plus de capital d'infrastructure lié à l'environnement par habitant, et le Québec, le moins. Le cas des provinces de l'Atlantique est particulier sous l'angle de la gestion des déchets. En effet, c'est la région où les infrastructures à cet égard sont les plus importantes par habitant. On peut supposer que la présence de ce capital encourage le développement des programmes de recyclage¹⁰. C'est la Nouvelle-Écosse qui recycle le plus au pays, soit 157 kilogrammes par personne, plus que la Colombie-Britannique qui est en deuxième place.

9. Voir « Les ressources en eau douce » dans *L'activité humaine et l'environnement : statistiques annuelles 2003*, Ottawa, Statistique Canada.

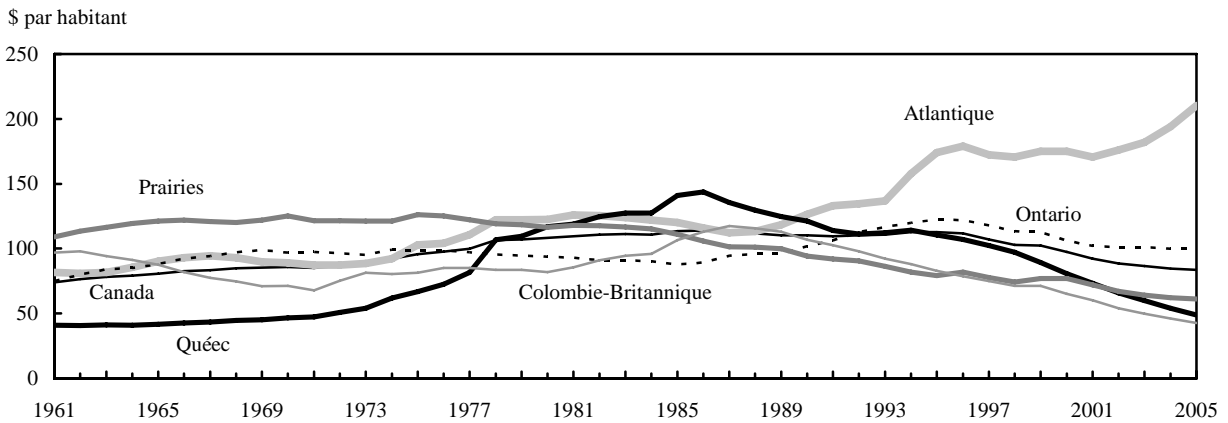
10. Les données de l'Enquête sur les ménages et l'environnement menée par Statistique Canada en 2006 nous apprennent que l'accès aux programmes de recyclage pourrait expliquer en partie les différences entre les taux de recyclage qu'affichent les provinces.

Figure 5a
Stock de capital d'infrastructures de l'environnement, par région – Total



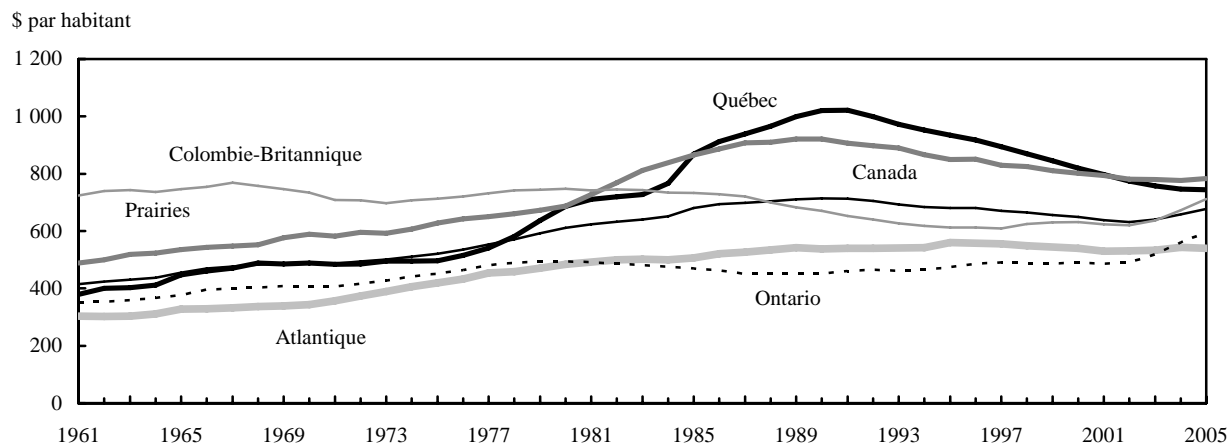
Nota : En dollars constants de 1997.
 Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Figure 5b
Stock de capital d'infrastructures de l'environnement, par région – Gestion des déchets et lutte contre la pollution



Nota : En dollars constants de 1997.
 Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

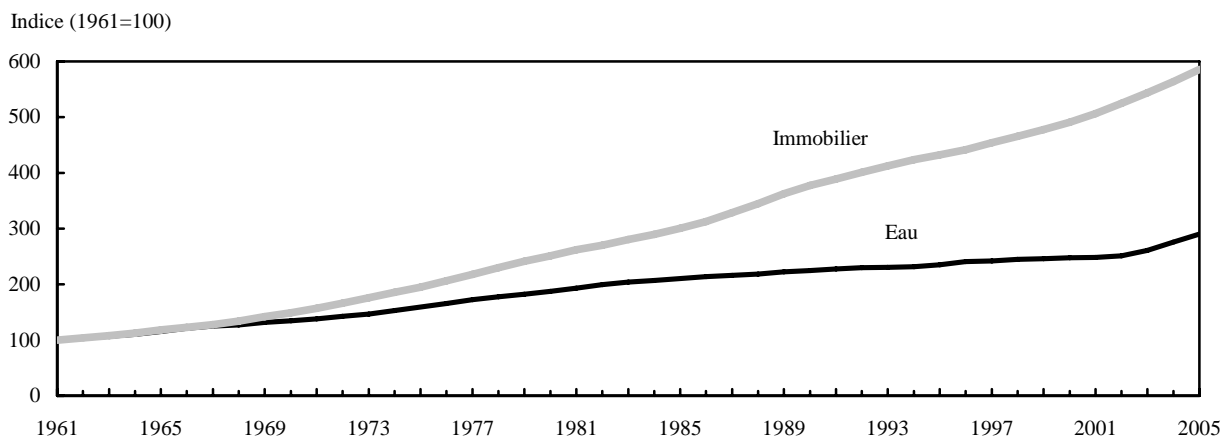
Figure 6
Stock de capital d'infrastructures, par région – Systèmes d'eau



Nota : En dollars constants de 1997.
 Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

L'investissement dans les systèmes d'eau a à peine compensé le vieillissement des équipements existants de 1993 à 2002. En fait, comme on le voit dans la figure 7a, à l'extérieur du Québec l'investissement dans les systèmes d'eau a pu absorber à peu près l'accroissement de la demande domestique seulement de 1961 à 1965 (telle qu'indiquée par l'évolution du parc immobilier). Par la suite, un déficit est apparu et il s'est agrandi jusqu'à récemment dans la plupart des régions du Canada. Au Québec, l'évolution se distingue légèrement des autres régions (figure 7b). Le Québec avait investi massivement dans ce secteur dans les années 1970 et 1980, beaucoup plus que le reste du Canada.

Figure 7a
Stock de capital d'infrastructures en systèmes d'eau et parc immobilier – Canada, Québec non compris

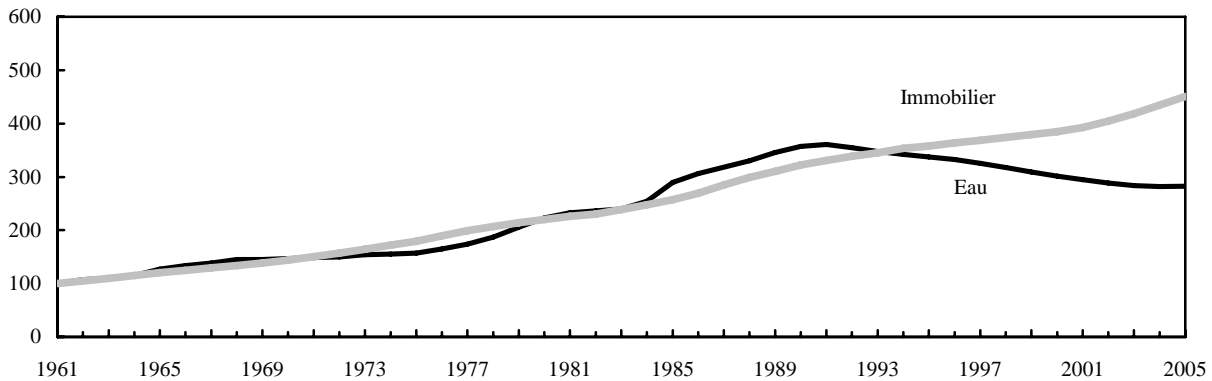


Nota : En dollars constants de 1997.
 Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Figure 7b

Stock de capital d'infrastructures en systèmes d'eau et parc immobilier – Québec

Indice (1961=100)



Nota : En dollars constants de 1997.

Source : Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

4.3 Construction de bureaux

En ordre d'importance, après les routes et l'environnement, viennent les immeubles à bureaux avec 9,2 % de la valeur totale du capital des administrations publiques. Ce type d'actif domine dans les administrations fédérales avec 30,9 % du capital fédéral en 2005, devant les immeubles à usage institutionnel (12,7 %) et à la sécurité (11,2 %).

En importance relative du capital fédéral total, les immeubles à bureaux fédéraux ont gagné, en forte hausse par rapport à 16,3 % en 1961. Il s'agit d'un des peu nombreux types d'actif de l'administration fédérale à s'être accru constamment de 1961 à 2005 en termes absolus pour atteindre 7,6 milliards de dollars en 2005 sur un total de 24,5 milliards de dollars d'actifs (en dollars constants de 1997). L'Ontario, avec la présence de la capitale à Ottawa, accapare 37,8 % de ces immeubles à bureaux. Pourtant l'Ontario est troisième par habitant, derrière les Prairies qui l'ont dépassée à partir de 2003. Les provinces de l'Atlantique arrivent loin en première place, la valeur par habitant y étant presque deux fois plus importante qu'en Ontario.

En termes d'habitant, la valeur des immeubles à bureaux a baissé de 38,2 % en Ontario de 1961 au creux de 1997, une année qui faisait suite à une longue période de restrictions financières. Presque la moitié de cette perte était reprise par la suite, entraînant un boom immobilier dans la région d'Ottawa. De 1997 à 2005, la valeur des immeubles à bureaux est passée de 2,1 à 2,9 milliards de dollars (en dollars constants de 1997).

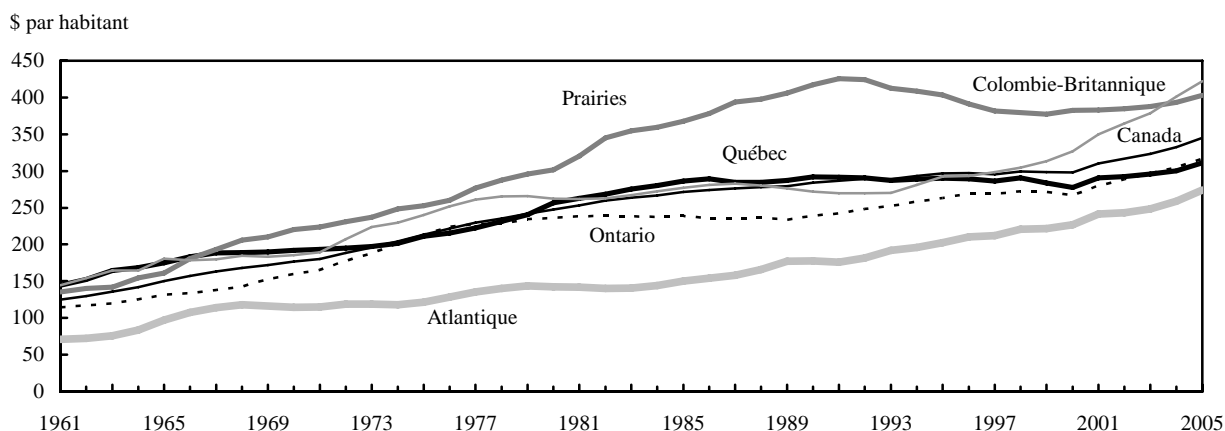
4.4 Loisirs et culture

Les établissements de loisirs constituent des lieux de rapprochement importants dans nos sociétés. Ils font aussi appel à des milliers de participants de toutes les couches de la société. On parle ici des installations sportives intérieures et extérieures comme les arénas, les patinoires, les stades, les pistes de curling, les piscines et les aménagements olympiques. Ces endroits servent aussi de salles de

concert et de rassemblement. Parmi les établissements culturels, on peut citer les bibliothèques publiques, les sites historiques, les musées et les théâtres.

Les infrastructures sportives constituent, avec le capital culturel, le type d'actif qui a augmenté le plus rapidement (tableau 2), soit respectivement de 3,7 % et de 3,8 % par an de 1961 à 2005. Même s'il y a une perception commune selon laquelle on passe plus de temps au travail et que la société des loisirs est une illusion, il reste que l'ensemble de la population travaille de bien moins longues heures aujourd'hui qu'il y a 40 ans. Depuis 1989, la durée hebdomadaire de travail a baissé de presque 2 heures, passant de 35,7 à 33,9 heures par semaine. Pour l'ensemble de la population âgée de 15 ans et plus, le temps passé seul a augmenté de 34 % de 1986 à 1998 (de 4,4 heures en 1986 à 5,9 heures par jour en 1998)¹¹ et a continué de progresser depuis¹². Ce sont les administrations locales qui ont joué de loin le plus grand rôle dans ces dépenses d'infrastructure. La contribution des administrations provinciales est beaucoup plus faible que celle des municipalités et décroît au cours du temps.

Figure 8
Stock de capital d'infrastructures, par région – Installations sportives



Nota : En dollars constants de 1997.

Source : Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Dans l'ensemble, les installations sportives constituent une part relative étroite du capital total d'infrastructures, soit 5,5 %. Par habitant, elles équivalent à un peu plus de 300 \$ environ (en dollars constants de 1997). Les dollars de capital en installations sportives diminuent alors qu'on se déplace d'Ouest en Est, passant de 422 \$ par habitant en Colombie-Britannique et de 403 \$ dans les Prairies à 317 \$ en Ontario, à 311 \$ au Québec et à 274 \$ dans les provinces de l'Atlantique. Les valeurs sont plus élevées dans l'Ouest alors que la tenue d'événements internationaux comme les jeux de Calgary en 1988 sont relativement récents et, par conséquent, l'infrastructure s'y est moins dépréciée que dans l'Est où elle est plus ancienne. De plus, les jeux de Vancouver ont déjà commencé à accélérer leur niveau en Colombie-Britannique. Les jeux de Montréal en 1976 avaient aussi relevé le capital à l'époque. Les provinces de l'Atlantique sont très en retard sur les autres régions du pays pour cet élément d'actif. Elles n'ont jamais été l'hôte d'événements sportifs d'envergure internationale. Les

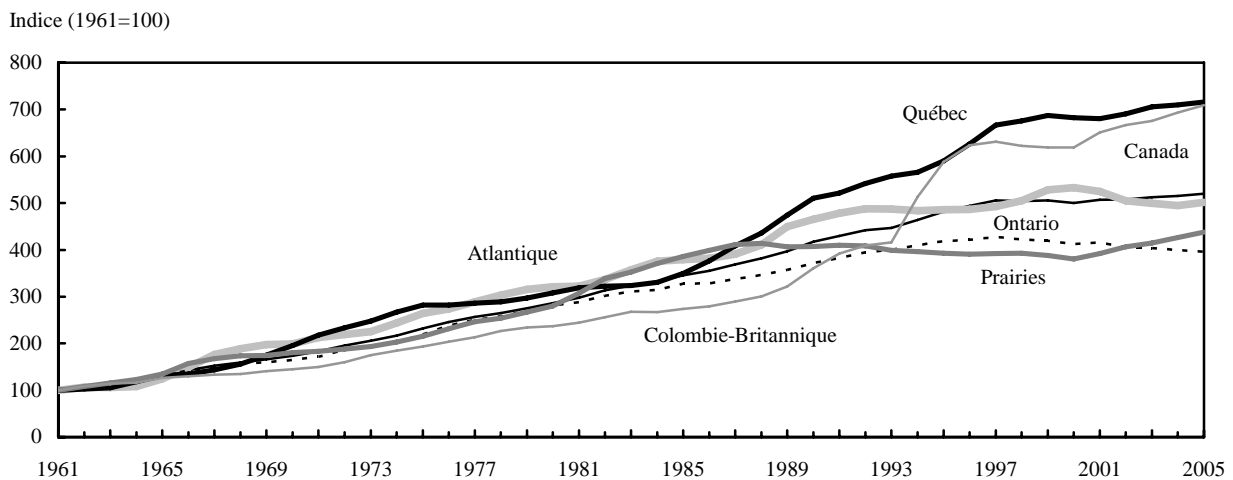
11. W. Clark. 2002. « Le temps passé seul », *Tendances sociales canadiennes*, Ottawa, Statistique Canada.

12. Le temps passé seul comprend l'écoute de la musique, la lecture et le temps passé à regarder la télévision ou à s'adonner à d'autres loisirs comme les sports ou à assister à des événements culturels.

provinces de l'Atlantique représentent aussi la seule région au pays à n'avoir aucune d'équipe de sport majeur.

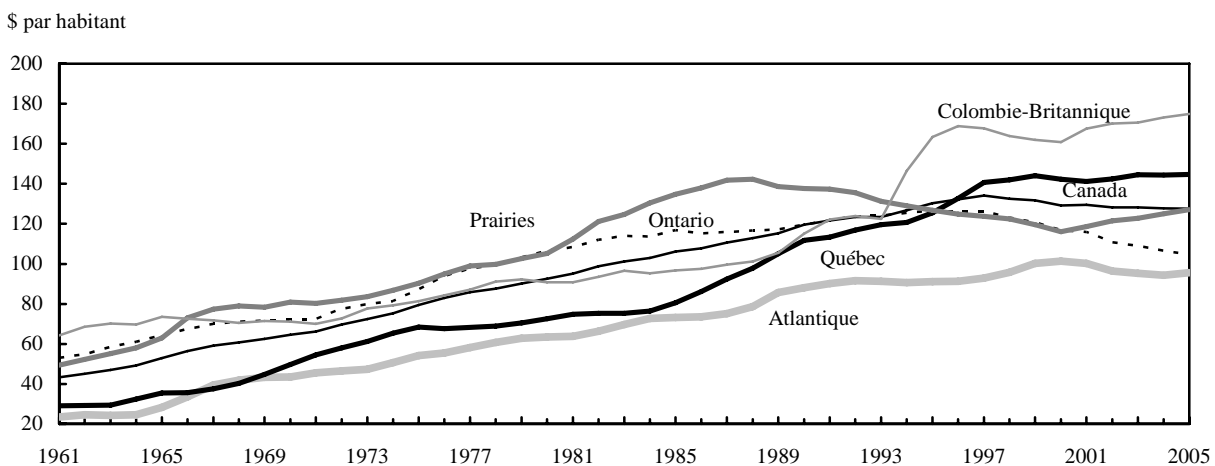
C'est au Québec où la culture ressort le plus. Les figures 9a et 9b illustrent l'écart qui est apparu au cours du milieu des années 1980 entre le Québec et la plus grande partie du reste du Canada. De 1961 à 2005, la culture est même un des seuls secteurs de l'investissement public (avec les bureaux) pour lequel le Québec fait beaucoup mieux en terme de croissance du stock de capital d'infrastructures publiques que le reste du pays. La Colombie-Britannique l'égal en 2005. Viennent ensuite les provinces de l'Atlantique, les Prairies et l'Ontario, en dernière place.

Figure 9a
Stock de capital d'infrastructures, par région – Culture



Nota : En dollars constants de 1997.
Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Figure 9b
Stock de capital d'infrastructures, par région – Culture



Nota : En dollars constants de 1997.
Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Le Québec a beaucoup plus accru ses investissements dans les lieux de culture que dans les installations sportives à l'inverse de presque partout ailleurs au Canada (la Colombie-Britannique a autant accru ses investissements dans les uns que dans les autres). Il n'en demeure pas moins que la culture est seulement une petite partie des dépenses en capital des administrations publiques au Québec comme ailleurs. La valeur du capital par habitant est d'environ 100 \$ pour les bibliothèques publiques, les musées, les théâtres et les sites historiques. Après 2000, la croissance du capital culturel passe sous les routes au Québec.

Les provinces de l'Atlantique ont enregistré une croissance à peu près équivalente à la moyenne nationale pour les loisirs et la culture. Il reste que, par habitant, elles sont bien en retard sur la moyenne nationale presque tout au long des quatre décennies. Elles n'ont jamais délogé de la dernière place.

4.5 Construction marine, autre équipement de transport et communications

Les actifs liés à la construction marine, aux autres équipements de transports et de communications expliquent la plus grande partie du désinvestissement de l'administration fédérale de 1961 à 2005 et pèsent sur le ralentissement de la croissance du capital de l'ensemble des administrations publiques au cours de la période à l'étude (tableau 3). Depuis 1961, le fédéral a réduit en moyenne de 1,5 % par année le capital qu'il possède dans ce type d'actif.

Tableau 3
Croissance annuelle moyenne du capital d'infrastructures du gouvernement fédéral par région et type d'actifs, de 1961 à 2005

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Canada
			%			
Routes	-2,1	-1,8	-0,9	-1,8	-1,5	-1,5
Environnement	-2,3	-0,4	-0,8	-1,1	-1,3	-1,1
Systèmes d'eau	-2,4	-1,4	-0,1	-0,5	-0,8	-0,8
Immeubles à bureaux	1,2	1,4	1,0	1,1	1,1	1,1
Culture	-1,0	3,1	0,4	-0,3	-1,1	0,5
Construction marine	-1,4	-0,7	-1,4	-2,4	-1,7	-1,5
Autre transport	-0,3	-0,4	-1,7	-1,1	-1,7	-1,0
Communication	-1,4	-1,4	-1,0	-2,3	-3,4	-1,5
Laboratoires	0,3	1,7	-0,2	1,4	-2,3	0,2
Génie	-2,7	0,4	0,5	1,3	0,6	0,5
Institutions	0,5	-0,4	-0,8	1,9	0,1	0,3

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

La construction marine comprend surtout les travaux d'irrigation, les quais, les embarcadères, les terminaux, les brise-vagues, les canaux et les travaux sur rives. La baisse, en particulier pour les quais, les embarcadères et les terminaux, est observée à la grandeur du pays, la plus forte baisse se trouvant dans les Prairies (-2,4 %). Les autres paliers d'administration publique ont plus que compensé les baisses seulement dans les Prairies et en Ontario, en particulier dans les canaux et les travaux sur rives. Dans les Prairies, les municipalités investissent massivement dans ce secteur, soit pour plus de 5 % de toutes les dépenses de tous les paliers d'administration. Ceci a propulsé le capital d'infrastructure à

près de 2 milliards de dollars en 2005 en travaux d'irrigation et sur les rives de même qu'en canaux (y compris le canal régulateur de crue du Grand Winnipeg construit dans les années 1960).

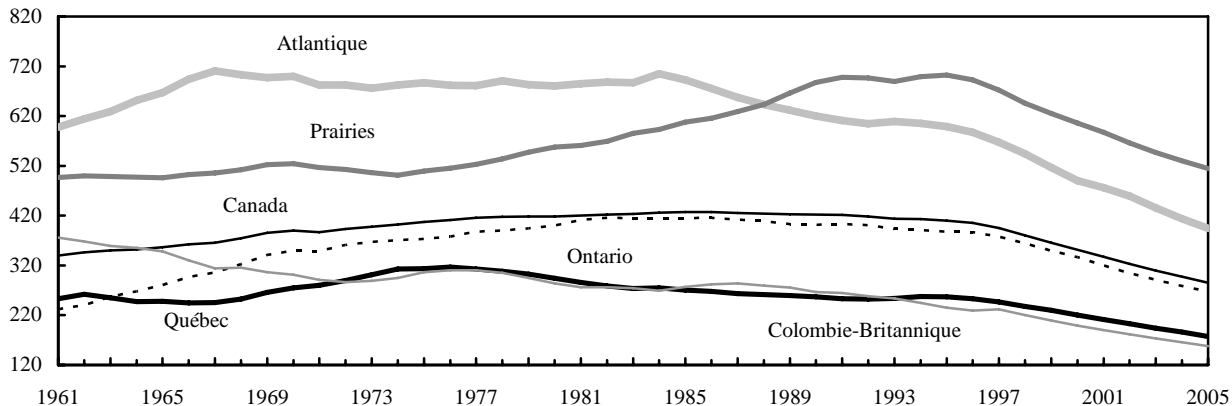
La baisse des dépenses d'infrastructure fédérales a annulé les progressions dans ce secteur des administrations provinciales et municipales du Québec et de la Colombie-Britannique.

Dans les provinces de l'Atlantique, l'ensemble des administrations enregistre une baisse de 0,5 % en moyenne par année. Cependant ces données ne capturent pas l'investissement effectué par les sociétés d'État. La baisse dans les provinces de l'Atlantique se manifeste au moment de la création de la société d'État Marine Atlantique Inc. dont le mandat est d'exploiter un service de transport maritime au moyen d'un marché conclu avec Transport Canada. Néanmoins, le capital de l'industrie du transport illustre que, pour l'ensemble du pays, l'infrastructure montre tout de même une légère tendance à la baisse par habitant (ces données sont confidentielles par province).

Figure 10

Stock de capital d'infrastructures, par région – Construction marine

\$ par habitant



Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Le reste des équipements de transport comprend les entrepôts pour les avions, les voies ferroviaires et les terminaux de passagers. Le recul du stock de capital est de 1 % par an en moyenne pour l'administration fédérale. Les autres paliers d'administration publique n'ont pas comblé ces pertes cependant, ce qui fait que l'actif total des administrations baisse de moins de 1 % par an (une partie de la baisse s'explique par la privatisation des actifs). Les montants sont minimes, soit moins de 1 % de l'actif total des administrations publiques.

L'administration fédérale a également réduit ses investissements dans les communications, mais le privé a accéléré ceux-ci dans ce secteur, du moins jusqu'à l'explosion de la bulle techno de l'an 2000.

4.6 Laboratoires de recherche et génie

Le fédéral, l'intervenant le plus important pour ce type d'actif, a tout juste maintenu ses investissements dans les laboratoires de recherche. On enregistre cependant de fortes variations

régionales. Ainsi, alors que le capital s'accroît en moyenne de 1,7 % par an au Québec et de 1,4 % par an dans les Prairies, il diminue de 2,3 % en Colombie-Britannique.

Les travaux de génie ont été effectués en grande partie par les administrations locales, surtout en Colombie-Britannique où ce capital a bondi de 5,3 % par an.

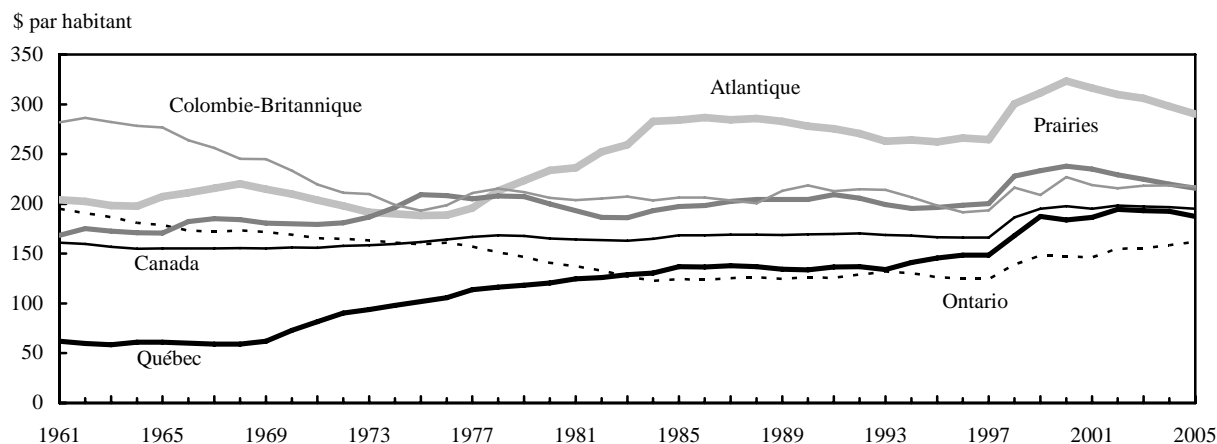
4.7 Construction institutionnelle et commerciale

Si les trois paliers d'administration publique se partagent à peu près également la propriété de ce type de capital, ici aussi le fédéral a ralenti ses investissements. La croissance au niveau des immeubles à vocation institutionnelle fédéraux (hôpitaux des vétérans, centre de formation et garderies) s'est accrue de seulement 0,3 % par an, comparé à 2,1 % pour l'ensemble des administrations. Le capital commercial (entrepôts et garages) a baissé de 1,1 % par année avec le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique qui dominent la baisse. Il s'agit en même temps de deux des rares actifs pour lesquels les provinces de l'Atlantique enregistrent une croissance supérieure à la moyenne canadienne.

4.8 Sécurité

On définit comme les actifs reliés à la sécurité les pénitenciers, les maisons de détention et les cours de justice. Ils constituent seulement 3,1 % de la valeur du capital total des administrations publiques. Cependant, pour l'ensemble des administrations provinciales et fédérales, le capital lié à la sécurité contribue le plus à la croissance globale depuis 1961, après les routes et les tours à bureaux. On voit ici surtout le déplacement du capital vers le Québec et les provinces de l'Atlantique, où les gouvernements provinciaux ont beaucoup investi. L'Ontario se situe en dernière place par habitant.

Figure 11
Stock de capital d'infrastructures, par région – Sécurité



Nota : En dollars constants de 1997
Source : Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

5. Conclusion

Si l'Ontario enregistre un taux de croissance des dépenses totales semblable à la moyenne nationale pour toute la période à l'étude, soit de 1961 à 2005, elle s'en élève considérablement depuis l'an 2000. Les dépenses d'infrastructures lâchent vivement la vapeur dans la plupart des domaines avec les routes, l'approvisionnement en eau, les bâtiments à vocation récréative et les tours à bureaux en tête.

Le Québec s'était rapidement relevé de la dernière place du capital par habitant en 1961 pour atteindre la moyenne canadienne au moment des jeux olympiques de 1976, dépassant largement l'Ontario durant cette décennie, grâce aux routes et à la culture. Si la croissance est demeurée positive pour la culture, deux décennies d'érosion de l'investissement a fait reculer le capital routier. Le capital a repris dans les années 2000 avec la construction commerciale et les laboratoires de recherche en tête, tandis que la croissance du capital routier prend les devants sur le capital culturel.

Toujours en tenant compte de l'effet de la population, les provinces de l'Atlantique arrivent presque nez à nez en première place avec les Prairies en termes du capital d'infrastructures des administrations publiques par habitant. Le capital d'infrastructures des gouvernements en termes absolus a cependant continué à baisser au cours des années 2000 en Atlantique, contrairement aux autres régions du pays. Ces reculs sont survenus surtout dans la construction marine, l'équipement de transport et les communications, annulant les gains pour les routes et les immeubles à vocation institutionnelle.

Les Prairies prenaient la tête des régions pour le capital d'infrastructure par habitant dans les années 1980, grâce entre autres, aux Jeux de Calgary en 1988. Elles ont reculé durant les années 1990, avec la baisse des revenus pétroliers, pour se situer derrière les provinces de l'Atlantique. Elles ont repris récemment, alors que les prix du pétrole ont rebondi.

Le capital par habitant en Colombie-Britannique suit de près la valeur moyenne nationale presque une grande partie de la période à l'étude, de 1971 à 2005. Récemment, la croissance se relève fortement pour les centres sportifs et les travaux de génie avec la tenue prochaine des jeux olympiques.

Annexe

Tableau A.1

Part du capital total des infrastructures gouvernementales, 2005 et 1961, par région et palier de gouvernement

	Année	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique
			%			
Local	2005	33	58	67	56	59
	1961	8	30	38	32	22
Province	2005	47	33	22	30	29
	1961	42	49	31	35	35
Fédéral	2005	20	9	10	14	12
	1961	49	21	31	33	43
Total	2005	100	100	100	100	100
	1961	100	100	100	100	100

Nota : En dollars constants de 1997. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre à 100 %.
Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Tableau A.2

Croissance annuelle moyenne du capital d'infrastructures gouvernementales par palier de gouvernement et type d'actif, de 1961 à 2005

	Fédéral	Provincial	Local	Tout
		%		
Routes	-1,5	1,3	3,3	1,9
Environnement	-1,1	0,2	3,4	2,2
Systèmes d'eau	-0,8	0,6	3,2	2,4
Immeubles à bureaux	1,1	3,9	5,5	2,6
Loisirs	...	0,9	4,5	3,7
Culture	0,5	3,6	4,5	3,8
Construction marine	-1,5	1,2	2,3	0,9
Autre transport	-1,0	-1,2	4,3	-1,0
Communication	-1,5	1,5	...	-1,4
Laboratoires	0,2	3,2	4,7	0,8
Génie	0,5	2,3	2,8	2,7
Institutions	0,3	3,5	5,3	2,1
Commercial	-1,1	3,4	4,8	1,0
Sécurité	0,2	4,5	5,5	1,7
Tout	-0,3	1,4	3,5	2,0

... n'ayant pas lieu de figurer

Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Tableau A.3**Actifs en proportion du capital total d'infrastructures gouvernementales, Canada, 2005**

Stock net de capital, en fin d'année par actif	Fédéral	Provincial	Local	Tout
	%			
Routes	0,8	20,4	18,6	39,9
Environnement	0,8	1,7	12,0	14,5
Systèmes d'eau	0,6	0,7	9,5	10,8
Immeubles à bureaux	3,7	1,8	3,7	9,2
Loisirs	0,0	0,7	4,8	5,5
Culture	0,1	0,3	1,6	2,0
Construction marine	0,7	0,8	3,0	4,5
Autre transport	0,4	0,1	0,0	0,6
Communication	0,4	0,0	0,0	0,4
Laboratoires	0,6	0,2	0,0	0,8
Génie	0,0	0,0	1,0	1,1
Institutions	1,5	0,9	1,9	4,3
Commercial	0,5	0,5	0,5	1,5
Sécurité	1,4	1,3	0,4	3,1
Autre	0,4	0,4	0,9	1,7
Tout	12,1	29,8	58,2	100,0

Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Tableau A.4**Croissance annuelle moyenne du capital d'infrastructures des gouvernements locaux par région et période**

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Canada
	%					
1961 à 1971	7,3	5,5	4,1	3,6	6,4	5,6
1971 à 1981	7,6	5,5	2,2	3,1	5,7	4,4
1981 à 1991	2,8	3,0	1,0	2,3	2,6	2,7
1991 à 2001	1,6	0,6	1,1	-0,2	3,8	1,6
2001 à 2005	2,3	0,6	2,8	1,4	3,2	3,0
1961 à 2005	4,6	3,3	2,2	2,1	4,5	3,5

Nota : En dollars constants de 1997.

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Tableau A.5
Croissance du capital d'infrastructures gouvernementales par région, par type d'actif et par période

	1961 à 1971	1971 à 1981	1981 à 1991	1991 à 2001	2001 à 2005	1961 à 2005
	%					
Atlantique						
Routes	6,3	1,9	-0,1	-0,3	-1,2	1,6
Environnement	3,2	5,1	0,8	-1,2	-0,5	1,8
Systèmes d'eau	2,6	4,1	1,4	-0,3	0,5	1,8
Immeubles à bureaux	-1,2	-0,2	4,1	6,3	2,3	2,2
Loisirs	5,9	2,9	2,7	3,1	3,3	3,6
Culture	7,8	4,2	4,0	0,9	-1,1	3,7
Construction marine	2,3	0,8	-0,7	-2,6	-4,6	-0,5
Autre transport	0,4	-1,3	2,6	-1,1	-6,0	-0,4
Communication	0,8	-1,9	1,9	-3,4	-8,5	-1,4
Laboratoires	0,6	3,5	-1,0	-2,2	4,9	0,6
Génie	4,1	6,1	-0,1	-1,4	2,3	2,2
Institutions	1,4	3,8	3,0	-0,1	6,7	2,4
Commercial	1,0	1,4	3,9	1,0	-3,9	1,3
Sécurité	0,9	2,3	2,0	1,3	-2,1	1,3
Autre	-0,5	-1,8	-1,5	-5,7	1,4	-2,0
Tout	3,8	2,1	0,6	-0,1	-0,5	1,4
Québec						
Routes	5,9	2,2	-2,1	-0,6	2,2	1,4
Environnement	4,0	6,6	2,5	-0,9	-2,2	2,5
Systèmes d'eau	4,0	4,6	4,5	-2,0	-1,1	2,4
Immeubles à bureaux	3,4	3,6	1,4	3,9	3,5	3,1
Loisirs	4,5	3,8	1,8	0,4	2,4	2,6
Culture	8,1	3,9	5,0	2,7	1,3	4,6
Construction marine	2,6	0,9	-0,4	-1,3	-3,6	0,0
Autre transport	2,4	2,4	0,6	-0,7	-8,9	0,2
Communication	2,6	1,1	0,2	-4,9	-9,1	-1,1
Laboratoires	1,7	-0,7	4,7	1,5	8,6	2,4
Génie	2,8	4,9	6,1	2,4	-1,2	3,6
Institutions	2,1	1,8	0,9	-1,9	0,7	0,7
Commercial	2,2	4,1	1,8	-1,0	16,0	3,0
Sécurité	4,4	5,0	1,7	3,6	0,8	3,4
Autre	3,7	1,6	0,0	-2,0	-0,8	0,7
Tout	4,8	3,0	0,3	-0,4	1,0	1,8
Ontario						
Routes	4,5	2,2	0,4	1,3	3,0	2,2
Environnement	4,8	3,1	1,3	0,3	1,4	2,3
Systèmes d'eau	3,8	3,1	1,0	1,9	6,6	2,8
Immeubles à bureaux	4,0	1,2	1,8	2,8	3,2	2,5
Loisirs	6,2	4,9	1,9	2,8	4,5	4,0
Culture	5,5	5,3	2,9	0,8	-1,2	3,2
Construction marine	6,6	2,8	1,5	-1,0	-3,1	1,9
Autre transport	0,6	0,1	-2,6	-3,5	-6,9	-1,9
Communication	-1,4	-2,2	1,7	0,6	-6,6	-0,9
Laboratoires	1,2	0,7	0,9	0,0	-3,4	0,3
Génie	3,6	4,1	2,8	-0,8	0,4	2,2
Institutions	3,7	1,1	1,4	0,3	9,3	2,3
Commercial	2,4	0,9	-0,3	-1,9	-5,5	-0,3
Sécurité	0,6	-0,7	0,8	2,9	4,0	1,2
Autre	0,7	-0,7	-0,7	4,1	13,5	1,9
Tout	4,1	2,2	1,0	1,1	2,8	2,2

Tableau A.5
Croissance du capital d'infrastructures gouvernementales par région, par type d'actif et par période (fin)

	1961 à 1971	1971 à 1981	1981 à 1991	1991 à 2001	2001 à 20 05	1961 à 2005
	%					
Prairies						
Routes	4,0	2,1	2,1	-1,1	1,6	1,7
Environnement	3,0	2,5	1,1	-0,7	-0,8	1,3
Systèmes d'eau	3,0	4,1	3,1	-0,3	0,7	2,3
Immeubles à bureaux	1,4	5,1	2,9	0,4	3,2	2,5
Recreation - Loisirs	6,4	5,5	3,8	0,0	2,3	3,8
Culture	6,2	5,3	2,9	-0,4	2,8	3,4
Construction marine	1,6	2,7	3,1	-0,7	-2,2	1,3
Autre transport	2,3	1,3	-2,4	-6,1	-4,6	-1,6
Communication	1,0	-0,7	-1,0	-6,1	-7,1	-2,3
Laboratoires	2,2	2,7	1,9	1,8	-2,6	1,7
Génie	6,6	3,4	-1,2	-3,6	-1,5	1,0
Institutions	1,8	3,4	2,9	1,9	0,9	2,4
Commercial	-0,1	2,7	2,8	0,0	-0,3	1,2
Sécurité	1,9	2,6	1,7	2,2	-1,1	1,8
Autre	3,1	-2,2	-0,9	2,0	7,0	1,1
Tout	3,2	2,6	2,1	-0,5	0,9	1,8
Colombie-Britannique						
Routes	5,4	2,3	2,7	-0,1	-0,7	2,3
Environnement	3,0	5,6	2,2	1,8	1,1	2,9
Systèmes d'eau	3,0	2,8	0,5	1,4	4,5	2,2
Immeubles à bureaux	1,9	2,9	0,6	3,4	5,5	2,5
Loisirs	6,1	5,7	2,1	4,6	5,9	4,7
Culture	4,1	5,1	4,8	5,2	2,2	4,6
Construction marine	0,6	1,8	1,4	-1,4	-3,6	0,2
Autre transport	0,8	-0,7	1,7	-5,1	-8,3	-1,6
Communication	-1,8	-1,1	-1,7	-5,9	-9,2	-3,2
Laboratoires	-0,7	0,0	-1,4	-0,4	-5,3	-1,1
Génie	6,8	6,5	3,3	0,6	6,3	4,5
Institutions	1,1	3,5	1,4	4,6	0,2	2,4
Commercial	1,8	-0,8	1,5	-1,0	-4,9	-0,1
Sécurité	0,7	1,6	2,2	2,2	0,9	1,6
Autre	-1,5	-1,8	-0,4	-1,6	5,6	-0,8
Tout	3,3	2,7	2,0	1,1	1,1	2,2
Canada						
Routes	5,1	2,2	0,3	0,0	1,6	1,9
Environnement	4,0	4,2	1,6	-0,1	0,0	2,2
Systèmes d'eau	3,5	3,8	2,6	-0,1	2,5	2,4
Immeubles à bureaux	2,7	2,5	2,1	2,9	3,4	2,6
Loisirs	5,7	4,7	2,5	1,8	3,7	3,7
Culture	6,2	5,0	3,7	1,7	0,6	3,8
Construction marine	3,2	2,1	1,3	-1,2	-3,1	0,9
Autre transport	1,4	0,7	-0,4	-3,1	-7,0	-1,0
Communication	0,0	-0,9	0,9	-3,0	-7,9	-1,4
Laboratoires	1,2	1,2	1,0	0,3	-0,6	0,8
Génie	4,5	4,4	2,8	-0,1	0,4	2,7
Institutions	2,5	2,4	1,9	1,0	4,1	2,1
Commercial	1,7	1,6	1,4	-0,9	1,5	1,0
Sécurité	1,5	1,7	1,6	2,4	1,0	1,7
Autre	1,6	-0,7	-0,6	0,0	6,3	0,6
Tout	4,0	2,6	1,2	0,3	1,5	2,0

Nota : En dollars constants de 1997.

Source : Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, septembre 2007.

Bibliographie

Cameron, Murray, Laura Kemp, Réjean LeBrun, François Soulard et Doug Trant. 2003. « Les ressources en eau douce du Canada ». Dans *L'activité humaine et l'environnement : statistiques annuelles 2003*. N° 16-201-XIF2003316 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

Clark, Warren. 2002. « Le temps passé seul ». *Tendances sociales canadiennes*. 66 (automne) : 2-7. N° 11-008-XIF2002066 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.

Statistique Canada. 2007. *L'Observateur économique canadien*. Septembre. N° 11-010 au catalogue. Ottawa : Statistique Canada.