



CENTRE FOR
TRADE &
INVESTMENT
POLICY

RAPPORT DE RECHERCHE

NOVEMBRE 2014

Construire sur notre avantage : Améliorer l'infrastructure commerciale du Canada

JOHN LAW
CARLO DADE

CANADA WEST FOUNDATION



LA FONDATION CANADA WEST

La Fondation Canada West se spécialise sur les politiques qui influent sur la qualité de vie dans l'Ouest canadien. Grâce à nos recherches et nos réflexions basées sur des données factuelles, nous proposons des solutions objectives et pratiques. Nous sommes un ardent défenseur de l'Ouest canadien depuis plus de 40 ans.

Ce rapport a été préparé par Carlo Dade et John Law. Les auteurs remercient Michael Holden, Robert Roach, Jay Dixon, Chris Lorenc, Bill Ferreira, les membres du conseil du Western Centre for Trade and Investment Policy et les participants de la table ronde Richardson tenue à Winnipeg le 11 septembre 2014 pour leurs contributions à ce rapport. Toute erreur ou omission relève de la seule responsabilité des auteurs. Les opinions exprimées dans ce document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du conseil d'administration, des donateurs ou des conseillers de la Fondation Canada West. Pour de plus amples renseignements sur la Fondation Canada West, veuillez visiter le site www.cwf.ca.

Le financement pour la réalisation de ce projet a été fourni par l'Association canadienne de la construction.



© Canada West Foundation 2014
ISBN 978-1-927488-15-7X

La Fondation Canada West utilise du papier écoresponsable et des procédés d'impression respectueux de l'environnement dans la production de ses publications.

La Fondation Canada West est un organisme de bienfaisance enregistré et constitué en société en vertu d'une charte fédérale. (#11882 8698 RR 0001)

Les mécènes de 2014 du Centre for Trade & Investment Policy

Max Bell Foundation

The Arthur J.E. Child Foundation

Gouvernement de l'Alberta

Gouvernement de la Saskatchewan

→ Société des investissements de la
Couronne de la Saskatchewan

→ Ministère de l'Économie et de
l'Entreprise de la Saskatchewan

Jim Gray

N. Murray Edwards

Port Metro Vancouver

James Richardson & Sons/
Richardson International/
Tundra Oil & Gas Partnership

Cette liste des mécènes date du 14 novembre 2014. La Canada West Foundation a fait tout son possible pour s'assurer que les mécènes qui désiraient être reconnus figurent dans la liste ci-dessus. En cas d'erreur ou d'omission, veuillez nous en informer en composant le 1 888.825.5293. (Les mécènes sont des donateurs qui versent annuellement la somme de 25 000 \$ ou plus au centre.)

CanadaWest
FOUNDATION



CENTRE FOR
**TRADE &
INVESTMENT
POLICY**

Le Centre for Trade & Investment Policy se concentre sur l'importance économique du commerce et des investissements pour la prospérité actuelle et future du Canada, et il fournit une voix puissante au chapitre des priorités en matière de politiques commerciales pour l'Ouest canadien.

RÉSUMÉ

Si le commerce est l'oxygène de l'économie canadienne, l'infrastructure commerciale du pays en est certes le poumon.

Sans la capacité de transporter efficacement des biens entre le territoire canadien et les marchés étrangers, notre économie souffrirait grandement. Cette préoccupation est loin d'être théorique. Le système canadien de transport de marchandises est actuellement poussé à ses limites et pourrait ne pas être adéquat pour répondre à une demande mondiale en croissance.

Il est clair que la demande pour les biens produits au Canada est en voie d'augmenter. De nouveaux traités commerciaux ont récemment été conclus et d'autres accords de plus grande envergure se profilent à l'horizon. Une nouvelle classe moyenne mondiale continue de croître en Chine et ailleurs. De 1,8 milliard de consommateurs aujourd'hui, celle-ci en comptera vraisemblablement près de cinq milliards d'ici à 2030. À elle seule, la Chine devrait représenter plus de 52 milliards de dollars américains en échanges commerciaux mondiaux d'ici 2050.¹

Il s'agit bien d'une augmentation du nombre de consommateurs et non d'une simple croissance démographique. C'est l'augmentation de la demande par ceux dont le revenu augmente à 10 dollars US ou plus par jour par rapport au niveau de subsistance de 1 dollar par jour. Une croissance aussi rapide et importante est inédite à l'échelle mondiale. L'infrastructure commerciale canadienne nous a généralement bien servis jusqu'à maintenant, mais est-elle à même de satisfaire à cette nouvelle demande et de nous permettre de profiter des opportunités qu'elle présente?

La bonne nouvelle est qu'en dépit de ses faiblesses, l'infrastructure commerciale canadienne n'est pas en aussi piteux état que celle de la plupart de ses concurrents. De plus, le Canada n'a pas à relever le défi d'avoir tout à construire comme bon nombre d'entre eux. Pour conserver cet avantage, il importe d'investir de manière soutenue et stratégique dans notre compétitivité commerciale, notre capacité de production et notre productivité. Celles-ci constituent notre avantage commercial. Ces investissements sont donc essentiels sans pour autant être énormes.

Ne pas y voir maintenant ne fera que permettre à nos concurrents de nous rattraper, ne laissant qu'une éventuelle crise pour nous inciter à agir.

Le Canada doit donc choisir : l'opportunité ou la crise.

¹ Badkar and Ro, 2011



Nous pouvons agir maintenant et construire sur notre avantage pour saisir les occasions, créer des emplois et jeter les bases d'une prospérité à long terme. Ou encore, nous pouvons attendre une crise qui entraînera la perte d'emplois et de marchés et qui nous obligera à faire des choix encore plus difficiles et onéreux.

Le choix est aussi simple qu'il est évident et urgent.

Faire le bon choix est également facilité par les succès qu'a connus le Canada à répondre aux défis passés en matière d'infrastructure commerciale. La conjoncture actuelle requiert de tirer parti de ces réussites et des idées nouvelles qui émergent chez nos concurrents afin d'établir un cadre plus solide pour gérer notre infrastructure commerciale.

Tirer parti de notre avantage signifie de miser sur ce que nous avons créé pour définir une approche intégrée, soutenue et stratégique pour le développement et la gestion de notre infrastructure commerciale. Cette approche doit également tenir compte de la réalité actuelle dans ce domaine, réalité dans laquelle le secteur privé joue un rôle dominant comme bailleur de fonds, propriétaire et utilisateur. Donner à l'entreprise privée une voix et un rôle correspondant à son importance permettra d'établir la prévisibilité nécessaire pour encourager des investissements privés soutenus et optimiser les investissements gouvernementaux.

Au cours des dernières années, le gouvernement canadien et le secteur privé ont discrètement porté leur attention sur le commerce et l'infrastructure. Mais le Canada doit faire davantage. Les délais dont nous disposons pour agir avant de perdre les occasions qui s'offrent à nous et que nos concurrents nous rattrapent – ou, dans le cas des États-Unis, qu'ils se réveillent – sont très courts.

Pour relever les défis de compétitivité qui émergent, nous ne pouvons plus nous contenter d'être simplement meilleurs que la plupart de nos concurrents : nous devons compter parmi les meilleurs au monde. Pour ce faire, l'infrastructure commerciale doit figurer au sommet de nos priorités, et ce, de façon continue.

Nous avons su faire preuve de courage tout au long de l'histoire de notre pays. Il importe maintenant de consacrer ce courage à notre avenir.

Un dialogue national s'impose afin de dégager un consensus sur les mesures à prendre en matière d'infrastructure commerciale. Le présent rapport préconise les mesures suivantes :

1. Établir un objectif ambitieux pour galvaniser l'attention du public et permettre au Canada de se hisser au rang des dix premiers pays dans les classements du Forum économique mondial et de la Banque mondiale en matière d'infrastructure commerciale et de logistique.

2. Créer un organisme public-privé national permanent auquel il reviendrait d'établir un plan d'infrastructure souple et à long terme ainsi qu'un portefeuille de projets lié au programme du pays en matière de commerce.

3. **Susciter une plus grande participation du secteur privé** dans la planification et la gestion de l'infrastructure commerciale par l'entremise de ce nouvel organisme public-privé national.
4. **Mettre l'accent sur l'innovation** comme critère pour la conception et la sélection des projets d'infrastructure commerciale.
5. **Déployer une campagne coordonnée entre le fédéral, le provincial et le secteur privé** pour la promotion de l'avantage infrastructurel du Canada à l'étranger.
6. **Allouer une partie des fonds fédéraux d'infrastructure existants** à l'infrastructure commerciale.
7. **Utiliser les fonds du fédéral dédiés à l'infrastructure pour réduire les coûts assumés par les municipalités** dans le développement d'infrastructure commerciale de façon à rallier le soutien du public à l'égard de ces projets.

INTRODUCTION

Le homard vivant qui est pêché au large de la côte Est du Canada est connu dans le monde entier. Il est en demande aux États-Unis, en Europe et de plus en plus sur les marchés émergents d'Asie tels que la Corée et la Chine. De fait, la Chine est maintenant le deuxième plus important marché des exportations directes de homard selon le Conseil canadien du homard.

Pourtant, le plein potentiel des occasions d'exportation n'est pas atteint parce que nous ne pouvons pas répondre à la demande en temps opportun. Comme l'Est du Canada ne compte que deux aéroports qui peuvent accueillir de gros transporteurs aériens pour l'exportation de homard, la capacité n'existe tout simplement pas durant les saisons de pointe de novembre-décembre et de mai-juin.

Le homard vivant doit plutôt être transporté par camion vers de plus gros aéroports des États-Unis, comme celui de Boston, où il est réemballé et acheminé par avion vers les marchés. Mais ce délai supplémentaire de livraison, qui peut atteindre jusqu'à huit heures, représente une augmentation du taux de mortalité du poisson et une réduction des profits.

« Cela a un impact sur les profits nets quand le homard n'est plus vivant lorsqu'il arrive à destination », de dire Patrick McGuinness, président du Conseil canadien des pêches.

À Radisson, en Saskatchewan, les producteurs agricoles Jack et Laura Reiter font face à une frustration similaire. Alors qu'une généreuse récolte de blé est sur le point d'être moissonnée, les Reiter sont toujours aux prises avec le reste de leur récolte surabondante de l'année précédente.

Bien que les Reiter aient suffisamment d'argent mis de côté pour éviter une crise financière, il reste que « cela influence certaines décisions, comme l'achat de machines agricoles », explique Laura Reiter. Les jeunes agriculteurs, déclare-t-elle, ne sont pas aussi chanceux. Certains doivent recourir à leur marge de crédit pour pouvoir ensemer, et plusieurs n'ont pas pu rembourser leur prêt qui venait à échéance en février.

Au mois d'août, 17 millions de tonnes de céréales et d'oléagineux n'avaient toujours pas été expédiées, selon des données statistiques fédérales. Cela représente des dizaines de milliers de dollars de produits qui sont immobilisés pour chaque producteur agricole, ce qui crée des problèmes de fonds de roulement pour plusieurs, problèmes qui se répercutent à leur tour sur les économies locales.

Selon Levi Wood, président de la Western Canadian Wheat Growers Association, le Canada doit réfléchir à l'impact du retard de livraison des céréales sur la réputation du pays en tant que fournisseur. Il a fait remarquer que le Japon s'est tourné vers des fournisseurs américains l'an dernier quand les céréales du Canada ne pouvaient être livrées. « Le Japon est un marché qu'on ne peut pas se permettre de perdre », a déclaré M. Reiter.

Au mois d'août, 17 millions de tonnes de céréales et d'oléagineux n'avaient toujours pas été expédiées. (...) Cela représente, pour chaque producteur agricole, des dizaines de milliers de dollars de produits qui sont immobilisés.

« Nous ne sommes pas les seuls joueurs sur le marché, d'ajouter M. Wood. Les acheteurs ne s'intéressent pas au blé canadien parce que c'est du blé canadien. » Les clients cherchent avant tout des fournisseurs fiables à faibles coûts.

Ces défis en matière d'approvisionnement ne présentent qu'un infime aperçu de la position de plus en plus précaire de notre infrastructure commerciale. D'un océan à l'autre, le Canada produit des marchandises qui sont en demande. Et, grâce à la croissance de la classe moyenne mondiale, ce ne sont pas que les consommateurs américains ou européens qui peuvent se permettre l'achat ces produits. Or, nous ne sommes pas la seule source pour bon nombre de ces consommateurs. Dans le contexte de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement selon laquelle nous sommes jugés, la capacité du Canada de produire les biens de qualité qui sont en demande perdra toute pertinence si nous ne réussissons pas à régler les enjeux de livraison. Nous risquons de perdre nos marchés, et éventuellement notre qualité de vie, au profit de concurrents motivés et prêts à assumer notre relève.

Trente cents de chaque dollar qui est généré par notre économie proviennent des exportations. Environ 5,9 millions de Canadiens sont employés directement ou indirectement dans le commerce de marchandises, et un emploi sur cinq est lié aux exportations. Les salaires associés à ces emplois sont évalués à 279 milliards de dollars dans l'ensemble du pays. Les visiteurs étrangers injectent un autre 15 milliards de dollars et ajoutent 602 800 emplois liés au tourisme. En bref, la circulation de produits, d'argent, d'idées et de personnes en provenance et à destination du Canada touche et bénéficie véritablement les quatre coins du pays.

Trente cents de chaque dollar qui est généré par notre économie proviennent des exportations (...) et un emploi sur cinq est lié aux exportations.

En revanche, le manque d'infrastructure nous coûte cher. Les Canadiens perdent près de 50 millions de dollars par jour en raison du manque de pipelines pour acheminer gaz et pétrole vers les marchés d'Asie et d'Europe.² Les revenus perdus au cours de deux jours seulement permettraient de doubler les subventions annuelles accordées par la Climate Change and Emissions Management Corporation de l'Alberta. L'équivalent d'environ deux semaines de revenus ainsi perdus financerait la construction du nouvel hôpital à Corner Brook. En un peu plus d'un mois, ces revenus pourraient payer la facture de la nouvelle ligne de transport en commun à Ottawa ou, en trois mois, ils couvriraient le coût de remplacement du pont Champlain à Montréal.

Nous devons générer des revenus pour payer ce qui est essentiel à notre bien être et ces revenus proviennent de la circulation de produits et de services en provenance et à destination des marchés. Des infrastructures bien établies et fiables permettent aux entreprises canadiennes de générer de tels revenus dans un environnement commercial mondial extrêmement concurrentiel. Des infrastructures commerciales solides peuvent réduire les coûts de transport, constituer un avantage dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et démontrer la fiabilité du Canada comme fournisseur. En revanche, les goulots d'étranglement peuvent entraîner des profits moins importants, la perte de débouchés sur les marchés et une diminution du nombre d'emplois.

Pour tirer parti des avantages économiques découlant du commerce, le Canada a besoin d'aéroports, de routes, de ports, de réseaux ferroviaires et d'autres infrastructures qui favorisent la circulation de produits et de personnes. Ces éléments sont généralement considérés comme des éléments d'« infrastructure commerciale ». Mais l'infrastructure commerciale comprend également l'éventail complet d'actifs qui jouent un rôle important dans la circulation de produits, d'argent, d'idées et de personnes en provenance et à destination du Canada. Cela comprend l'infrastructure matérielle comme les ports, les réseaux ferroviaires, les aéroports, les ponts, les télécommunications et les routes, et la logistique : l'efficacité des formalités douanières, le respect des délais de livraison et les services connexes. L'infrastructure commerciale comprend en outre le capital humain et d'autres infrastructures accessoires qui sont les réseaux de renseignements et de recherche du système.

L'examen approfondi de ces facteurs dépasse la portée du présent rapport. Bien que ce document fasse allusion à ces facteurs et aux liens qui existent entre eux, il est axé principalement sur les enjeux liés à l'infrastructure commerciale qui concerne les actifs matériels nécessaires au transport de marchandises et de fret vers les marchés.

² « 50 millions de dollars par jour », Chambre de commerce du Canada. 17 septembre 2013.

1. L'infrastructure canadienne liée au commerce a des assises solides

CLASSEMENT INTERNATIONAL DU CANADA EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE ET D'INFRASTRUCTURES GLOBALES

INDICE DE LA PERFORMANCE LOGISTIQUE DE LA BANQUE MONDIALE, 2012 ³	RANG	INDICE DE LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES GLOBALES, FORUM ÉCONOMIQUE MONDIAL, 2014
Singapour	1	Suisse
Hong Kong	2	Hong Kong
Finlande	3	Émirats arabes unis
Allemagne	4	Finlande
Danemark	5	Singapour
Pays-Bas	6	Pays-Bas
Belgique	7	Autriche
Japon	8	Islande
États-Unis	9	Japon
Royaume-Uni	10	France
Autriche	11	Allemagne
Canada	12	Portugal
France	13	Espagne
Suède	14	Luxembourg
Luxembourg	15	Danemark
Suisse	16	États-Unis
Émirats arabes unis	17	Belgique
Australie	18	Suède
Espagne	19	Canada
Rép. de Corée	20	Malaisie
Norvège	21	Bahreïn
Italie	22	Barbade
Afrique du Sud	23	Corée
Chine	24	Taiwan
Irlande	25	Oman

Le succès commercial qu'a connu le Canada jusqu'à maintenant n'est pas le fruit du hasard. C'est le résultat du travail acharné et d'investissements intelligents de la part des Canadiens, en plus du soutien politique de tous les ordres de gouvernement.

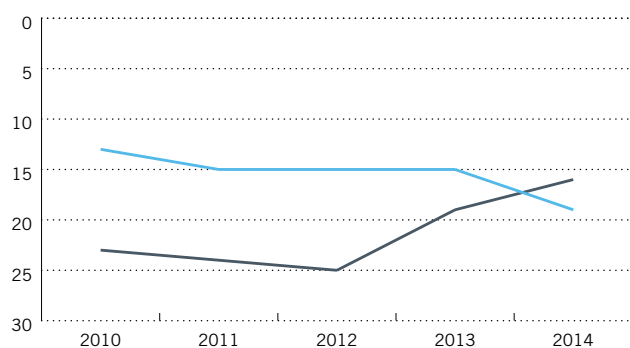
Les Canadiens ont profité des progrès réalisés par le gouvernement en vue d'éliminer les barrières au commerce international, de même que des accords commerciaux, comme l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Le gouvernement continue à élargir et à intensifier l'accès du Canada sur les marchés, grâce, plus récemment, à la signature d'accords, comme l'accord commercial Canada-UE et l'accord de libre-échange Canada-Corée. Les Canadiens tirent parti également des investissements précédents dans l'infrastructure, notamment le réseau ferroviaire national, le bas Fraser, la voie maritime du Saint-Laurent et la route transcanadienne.

De récents développements qui misent sur ces investissements, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) et la création de ports intérieurs, comme CenterPort Canada à Winnipeg et la Plaque mondiale de transport à Regina, ont aidé à acheminer plus efficacement les produits vers les marchés. De tels développements nous permettent de suivre le rythme de la demande internationale croissante et de demeurer concurrentiels en Amérique du Nord.

³ L'indice de performance logistique mesure les perceptions relatives à la logistique d'un pays basées sur l'efficacité des processus de dédouanement, la qualité des infrastructures commerciales, la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels, la qualité des services logistiques, la capacité de suivi et de traçabilité des consignations et la fréquence à laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus.

Toutefois, des signes laissent croire que l'avantage du Canada en matière d'infrastructure s'effrite. De nombreux goulots d'étranglement au cours des dernières années ont entraîné des coûts et des occasions perdues se chiffrant à des milliards de dollars. Des incidents, comme le problème d'engorgement du système de transport du grain vers les marchés internationaux en 2013-2014, la capacité insuffisante des pipelines pétroliers et la congestion à la frontière Détroit-Windsor, ont eu des répercussions financières importantes sur les Canadiens et ont nui à la réputation internationale de fiabilité du Canada.

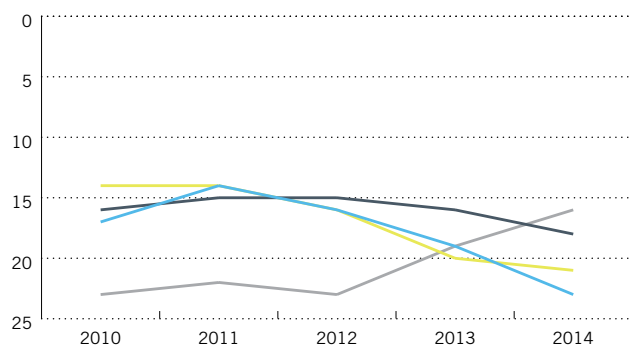
QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES GLOBALES



Source : Indice de compétitivité mondiale et Canada West Foundation

— Canada
— É.-U.

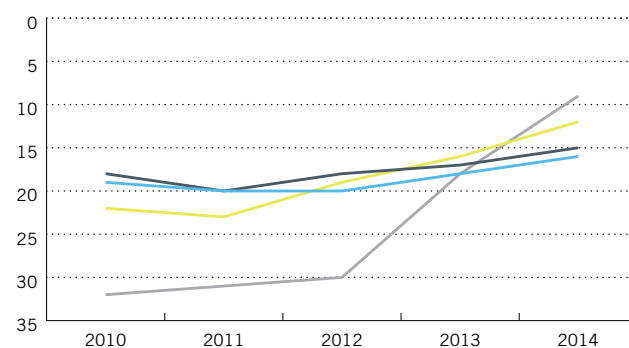
CLASSEMENTS DE LA COMPÉTITIVITÉ DES INFRASTRUCTURES DU CANADA



Source : Indice de compétitivité mondiale et Canada West Foundation

— Qualité des routes
— Qualité des infrastructures ferroviaires
— Qualité des infrastructures portuaires
— Qualité des infrastructures de transport aérien

CLASSEMENTS DE LA COMPÉTITIVITÉ DES INFRASTRUCTURES DES É.-U.



Source : Indice de compétitivité mondiale et Canada West Foundation

— Qualité des routes
— Qualité des infrastructures ferroviaires
— Qualité des infrastructures portuaires
— Qualité des infrastructures de transport aérien

L'infrastructure commerciale du Canada occupe un rang respectable, mais non remarquable, dans le classement mondial. Cela reflète la perception selon laquelle notre infrastructure affiche, dans l'ensemble, une bonne tenue qui nous a permis de répondre à la demande au cours des dernières décennies. Selon l'Indice de la performance logistique de la Banque mondiale, qui réalise des enquêtes auprès de professionnels en logistique, le Canada figure au 12^e rang dans les six dimensions du commerce qui sont évaluées, entre autres, l'efficacité des processus de dédouanement, la qualité des infrastructures et la fréquence à laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus. Au cours des quatre dernières années, le Canada a connu un déclin constant, selon l'Indice de compétitivité du Forum économique mondial basé sur des enquêtes. En 2010, le Canada se classait au 9^e rang quant à la qualité de ses infrastructures globales. En 2012, il est passé au 15^e rang, mais demeurait devant les États-Unis. Par contre, dans le plus récent classement de 2014, le Canada a reculé au 19^e rang et se classe derrière les États-Unis.

2. Le Canada a les bases sur lesquelles bâtir l'avenir

La décision du gouvernement de lancer le nouveau plan Chantiers Canada (NPCC) représente le plus important développement en matière d'investissements dans l'infrastructure au Canada, et ce, quant à sa taille, sa portée et son impact potentiel. Le NPCC fournit également les assises sur lesquelles nous pouvons bâtir.

Le NPCC de 53 milliards de dollars sur dix ans a été annoncé dans le budget fédéral de 2013.

Le NPCC prévoit des investissements de plus de 53 milliards de dollars, dont 47 milliards de dollars en nouveaux fonds sur une période de dix ans, à compter de 2014–2015, et qui sont destinés aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales, notamment :

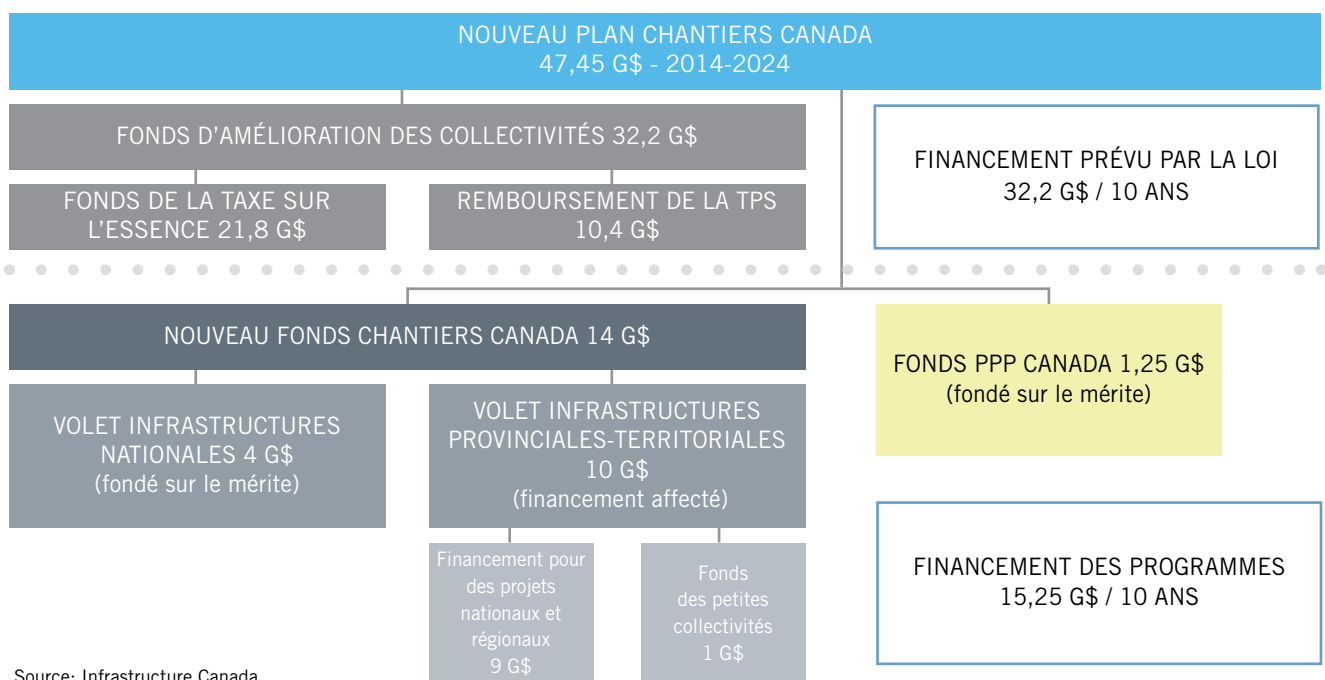
→ 32,2 milliards de dollars affectés au Fonds d'amélioration des collectivités qui comprend le Fonds de la taxe sur l'essence indexé et le

remboursement additionnel aux municipalités de la taxe sur les produits et services pour la construction de routes, de transport en commun, d'installations récréatives et d'autres infrastructures communautaires.

→ 14 milliards de dollars affectés au nouveau Fonds Chantiers Canada pour appuyer de grands projets économiques d'importance nationale, régionale et locale.

→ 1,25 milliard de dollars affectés au Fonds de partenariats public-privé (PPP) Canada renouvelé pour appuyer des moyens novateurs de réaliser des projets d'infrastructure plus rapidement par l'entremise de partenariats public-privé.

→ 6 milliards de dollars à titre de soutien fédéral prévu aux termes des programmes d'infrastructure actuels et destinés aux provinces, territoires et municipalités en 2014–2015 et au-delà.



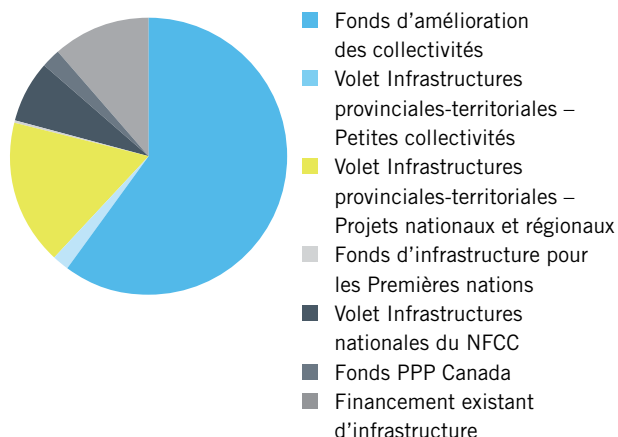
Source: Infrastructure Canada

De plus, au cours des dix prochaines années, le gouvernement effectuera d'importants investissements dans l'infrastructure des Premières Nations : environ 7 milliards de dollars pour des routes, des ponts et des systèmes énergétiques. Au total, le nouveau plan Chantiers Canada, de pair avec les autres investissements fédéraux dans les infrastructures, représente un investissement fédéral de 70 milliards de dollars sur dix ans pour les infrastructures.

Le NPCC a pour but de financer des projets qui contribuent à la croissance économique, à la création d'emplois et à la productivité. La grande majorité des fonds du nouveau plan sont toutefois affectés à des investissements municipaux.

Le Fonds d'amélioration des collectivités (FAC) provient essentiellement du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) (21,8 milliards de dollars) et du remboursement de la TPS (10,4 milliards de dollars) et est affecté à des projets qui sont choisis par les municipalités. La liste des types de projets admissibles en vertu du FTE a été élargie, passant de onze à dix-huit, et comprend des projets qui pourraient être considérés comme des projets d'infrastructure liée au commerce. Les fonds du FTE peuvent être utilisés pour des projets comme les routes et les ponts locaux s'ils sont reliés à des projets de développement tels que la Plaque mondiale de transport ou CentrePort, les réseaux ferroviaires de courtes lignes et le transport maritime à courte distance, les autoroutes, la connectivité et les services à large bande ainsi que les aéroports locaux et régionaux. Le volet Infrastructures provinciales-territoriales (VIPT) de 10 milliards de dollars, prévu dans le nouveau Fonds Chantiers Canada, peut également servir à financer des actifs importants d'infrastructure liée au commerce.

FINANCEMENT DU NOUVEAU PLAN CHANTIERS CANADA (NPCC)



Source: Infrastructure Canada

Le volet Infrastructures nationales (VIN) de 4 milliards de dollars offre le plus grand potentiel en matière de financement destiné à l'infrastructure liée au commerce. De cette somme, 155 millions de dollars sont affectés au Fonds d'infrastructure pour les Premières nations, ce qui laisse 3,85 milliards de dollars pour appuyer des projets d'infrastructure stratégiques d'importance nationale de moyenne et grande envergure qui favorisent la création d'emplois, la croissance économique et la productivité. La sélection des projets est basée sur le mérite en fonction d'une ou plusieurs des priorités fédérales suivantes :

- Générer ou faciliter une activité économique complémentaire
- Réduire les éventuelles perturbations économiques ou pertes au niveau des activités économiques
- Générer des gains de productivité pour l'économie canadienne
- Offrir des avantages qui s'étendent au-delà de la province ou du territoire où le projet serait situé.

Le VIN comprend sept catégories de projets, dont quatre d'entre elles, soit les autoroutes, le transport en commun, les aéroports locaux et les infrastructures liées à l'atténuation des catastrophes, sont également répertoriées dans le FTE et le VIPT. À ces quatre catégories du VIN viennent s'ajouter les infrastructures ferroviaires, les infrastructures des ports maritimes et les systèmes de transport intelligents.

En général, le NPCC présente beaucoup d'aspects intéressants, et plus particulièrement le VIN. Il tente d'établir une orientation économique stratégique et vise à réduire les perturbations économiques. Les fonds du VIN sont versés en fonction du mérite des projets et, ce qui est peut-être plus important encore, ce volet reconnaît l'importance du secteur privé dans la création des infrastructures essentielles. Le VIN contribuera jusqu'à 25 pour cent du coût des investissements du secteur privé dans des projets d'infrastructure admissibles. Il contribuera jusqu'à 50 pour cent pour les autoroutes et les routes principales appartenant à une province ainsi que pour les projets de transport en commun.

Toutefois, le NPCC n'est pas sans poser de problèmes. Premièrement, le financement prévu de 3,85 milliards de dollars sur dix ans qui est affecté au VIN peut s'avérer insuffisant compte tenu de la taille du pays, de l'éventail de projets nécessitant un soutien ou encore, de l'affectation consacrée par d'autres pays. Bien que le montant des fonds affectés cadre avec les montants investis dans le passé et que le plan permette de mobiliser d'autres engagements financiers, il reste que la grande taille des projets d'infrastructure commerciale risque d'engloutir rapidement les fonds disponibles du VIN. Le nouveau pont reliant Windsor-Detroit et le pont Champlain à Montréal, par exemple, ont été présentés comme des priorités stratégiques et seront financés au moyen de fonds distincts ne provenant pas du VIN. Les coûts prévus de ces deux projets, soit de 2 milliards de dollars et de 3-5 milliards de dollars respectivement, démontrent la mesure dans laquelle les fonds peuvent être dépensés rapidement. De tels projets de si grande envergure donnent au VIN un caractère beaucoup moins imposant. Le plus grand enjeu est que nous ne savons toujours pas avec certitude si le financement du VIN contribuera suffisamment à améliorer la capacité de la chaîne d'approvisionnement dont le Canada a besoin. Le travail réalisé par les gouvernements fédéral et provinciaux sur les analyses en matière de demande d'infrastructure pourrait être élargi, amélioré et plus directement intégré au processus de planification.

UN MODÈLE DE RÉUSSITE CANADIEN

Le Conseil des ministres des Transports des provinces de l'Ouest

Un des éléments clés qui a contribué au succès des programmes fédéraux précédents d'infrastructure et du cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux du gouvernement fédéral a été proposé par les ministres des Transports des provinces de l'Ouest. Les ministres des Transports des quatre provinces de l'Ouest ont travaillé de concert pour proposer une approche régionale commune en vue de répondre à leurs besoins d'infrastructure et de politique; le but était d'établir une stratégie nationale pour appuyer la revitalisation des infrastructures de transport du Canada qui sont en voie de détérioration. Avant le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP), les ministres des Transports des provinces de l'Ouest ont mis au point une stratégie d'infrastructure de transport pour créer un réseau économique; chaque province a cerné ses besoins importants en matière d'infrastructure, y compris des besoins à l'extérieur de leur propre compétence territoriale qui contribueraient à l'amélioration du commerce régional. Le rapport faisait état des principaux goulots d'étranglement et des priorités en matière d'infrastructure commerciale, et ce, dans le but de créer une approche coordonnée favorisant le renouvellement de l'infrastructure, y compris des critères cohérents visant à encourager des partenariats plus importants entre les gouvernements et le secteur privé.

Deuxièmement, contrairement au programme Asie-Pacifique, il y a des lacunes dans la façon d'évaluer les projets proposés, à la fois dans le VIN et dans d'autres fonds et composantes du nouveau plan Chantiers Canada. Ce problème découle du fait que les projets sont sélectionnés sur une base continue. Même si le VIN repose sur la politique fédérale relative aux portes d'entrée et qu'il considère l'alignement interne comme un facteur important, le processus de prise de décision pourrait être grandement amélioré si le VIN avait une vocation plus stratégique. Pour y parvenir, les projets pourraient faire l'objet d'une évaluation comparative ou encore, les appels de soumissions du VIN pourraient comporter des critères plus précis, et des analyses pourraient être effectuées par les ministères du Commerce international et des Transports en consultation avec le secteur privé.

Troisièmement, les objectifs stratégiques du VIN sont trop vastes pour pouvoir créer un impact positif sur le commerce. Seulement deux des sept catégories de projets du VIN font précisément allusion au commerce, soit les infrastructures ferroviaires et les infrastructures des ports maritimes, bien que le commerce soit sous-entendu dans la catégorie des systèmes de transport intelligents. Une partie du VIN devrait être réservée exclusivement à des investissements dans l'infrastructure liée au commerce et ne devrait pas comprendre des projets comme celui de la Compagnie d'opéra canadienne à Toronto. De plus, les demandes de financement pour les projets d'infrastructure qui sont reliés à des catastrophes climatiques graves accroîtront les pressions exercées sur le NPCC.

Quatrièmement, les liens entre le secteur privé et le gouvernement doivent être accrus. Bien que le gouvernement soit une source importante de financement au chapitre de l'infrastructure liée au commerce, il n'est plus l'acteur principal le plus important. Les réseaux ferroviaires, les ports et les installations commerciales qui sont associées au commerce sont principalement des initiatives du secteur privé. Il est impérieux de trouver des façons d'établir des liens entre les politiques du gouvernement et les investissements du secteur privé. Même si le VIN encourage de tels liens, il serait utile de mettre en place des moyens qui mettraient davantage à contribution le secteur privé en tant que partenaire actif dans le processus d'identification et de sélection des projets.

La liste des projets du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique indique que 25 millions de dollars ont été affectés au projet de la Compagnie d'opéra canadienne à Toronto.

Bien qu'il y ait plusieurs termes positifs que l'on puisse utiliser pour qualifier l'opéra, « infrastructure stratégique » ne figure pas parmi ceux-ci.

UN MODÈLE DE RÉUSSITE CANADIEN

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)

L'IPCAP, lancée en 2006, représentait un ensemble d'investissements de 1 milliard de dollars; cette initiative s'est avérée un effort bien accueilli dont le but était d'améliorer l'efficacité et la capacité du réseau d'infrastructure commerciale de l'Ouest canadien et d'accroître les liens commerciaux avec l'Asie. L'IPCAP avait deux objectifs stratégiques particuliers : (1) accroître la part de marché de la Colombie-Britannique du trafic de conteneurs de la côte ouest nord-américaine, et (2) réduire les délais de transit dans le corridor de transport de l'Ouest.

L'initiative comprenait plusieurs éléments qui ont contribué à son succès :

- **Établissement d'un but précis pour le programme** – L'initiative visait à améliorer la capacité à faire des échanges avec l'Asie.
- **Collaboration** – Il s'agissait d'un processus fondé sur le consensus qui a mis à contribution les quatre provinces de l'Ouest, les gouvernements locaux et les intervenants du secteur privé.
- **Approche axée sur les systèmes** – Les investissements ont été faits dans le but de créer un réseau de transport efficace dans l'ensemble des provinces de l'Ouest.
- **Financement** – L'initiative prévoyait des incitatifs pour coordonner les investissements publics et privés, et tirait parti de la participation de plusieurs intervenants. Les décisions de financement ont été prises en fonction des besoins économiques et du rendement des investissements.
- **Promotion internationale** – Des fonds ont été affectés à la promotion de la porte d'entrée de l'Ouest canadien en Asie, afin d'assurer que les entreprises et les gouvernements à l'étranger étaient au courant des avantages qu'il y a de faire des affaires avec le Canada.

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

Le succès de l'IPCAP a donné lieu à la création d'un cadre de politique national pour orienter les stratégies futures en matière de portes et de corridors commerciaux. Ce cadre comprend deux autres portes d'entrée commerciales stratégiques : la Porte continentale Ontario-Québec et la Porte de l'Atlantique. Le cadre reposait sur les cinq conditions, ou « lentilles stratégiques », suivantes pour guider les investissements :

- 1. Stratégie de commerce international.** Les stratégies en matière de portes et de corridors doivent contribuer à aligner les principaux réseaux de transport du Canada avec les possibilités et défis les plus importants sur le plan du commerce mondial.
- 2. Volumes et valeurs d'importance nationale.** Les stratégies doivent avoir comme noyau des infrastructures de transport capables d'assurer des niveaux importants d'échanges commerciaux.
- 3. Tendances du commerce et du transport à l'échelle mondiale.** Les stratégies doivent se fonder sur les faits et l'analyse. Elles doivent aussi intégrer les grandes tendances du transport international.
- 4. Portée potentielle de la capacité et des mesures de politique.** Les stratégies doivent aussi tenir compte des questions d'interconnexion et d'intégration entre les modes de transport, les investissements et les politiques, les secteurs public et privé, et les ordres de gouvernement.
- 5. Rôle du gouvernement fédéral et partenariats efficaces.** Le gouvernement fédéral travaillera de concert avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé en vue de créer une vision uniforme en matière d'infrastructure et de favoriser une approche systématique pour ce qui est des stratégies de portes et de corridors.

Des investissements provinciaux pourraient également contribuer à accroître l'infrastructure liée au commerce. Un récent exemple positif d'investissements dans l'infrastructure est le plan économique quinquennal du Manitoba qui prévoit un financement consacré exclusivement à l'infrastructure. En 2013, la province a augmenté la taxe de vente provinciale (TVP) de 1 pour cent et a affecté cette portion de la TVP à des investissements dans l'infrastructure de base. Cette hausse double le pourcentage de la TVP réservée à l'infrastructure et donnera à la province près de 5,5 milliards de dollars sur cinq ans pour ses dépenses au titre de l'infrastructure. Le plan de base du Manitoba est axé en grande partie sur ce que l'on peut décrire comme des éléments d'infrastructure liée au commerce. La somme de 1,5 milliard de dollars sera investie dans l'infrastructure municipale et 320 millions de dollars seront affectés à la protection contre les inondations. Des 3,7 milliards de dollars qui seront investis dans les routes, les ponts et les autoroutes, une tranche de 1,8 milliard de dollars a été ciblée dans le plan pour des améliorations des corridors commerciaux. Le plan du Manitoba est un signe de bon augure qui met en lumière la capacité du gouvernement à affecter des recettes à l'infrastructure en dépit de l'opposition politique. Le plan quinquennal cible deux corridors commerciaux importants ainsi que des améliorations qui appuieront le port intérieur de la province.

Plusieurs rapports et études soulignent également l'importance de l'infrastructure au bien-être économique du Canada. Entre autres, il y a le rapport de la Chambre de commerce du Canada mentionné précédemment, des recherches réalisées par Westac, le Van Horne Institute et le Conference Board du Canada, ainsi que des contributions du secteur privé, comme « Six Principles » produit par la Manitoba Heavy Construction Association et présenté à l'annexe B. Outre les initiatives et les politiques du gouvernement, ces recherches ont éclairé le débat public de sorte qu'il ne devrait pas être difficile de parvenir à un consensus sur les mesures clés à envisager, et à plus forte raison, le besoin de prendre de telles mesures.

3. Le secteur privé joue un rôle de premier plan dans l'infrastructure liée au commerce

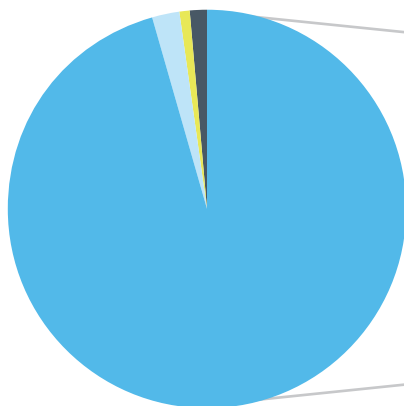
De plus en plus, les projets d'infrastructure liée au commerce sont réalisés, en totalité ou en partie, par le secteur privé.

Port Metro Vancouver a assumé la totalité des coûts de la récente expansion du port de 400 millions de dollars et de l'expansion des terminaux d'expédition de céréales de plus de 300 millions de dollars. Même l'infrastructure municipale connexe, comme l'expansion de routes, a obtenu un financement important du secteur privé. Du total de ces dépenses évaluées à 591 millions de dollars, 365 millions de dollars, ou 62 pour cent, proviennent des différents ordres de gouvernement. Les 226 millions de dollars qui restent, 38 pour cent, proviennent du secteur privé, y compris près de 165 millions de dollars investis directement par Port Metro Vancouver. Si l'on tient compte des 400 millions de dollars que Port Metro Vancouver consacre à l'infrastructure du port lui-même et des 300 millions de dollars supplémentaires investis par des entreprises privées dans les installations

de céréales et autres au sein même du port, le pourcentage de financement public par rapport au financement privé affecté à l'infrastructure liée au commerce change radicalement : plus de 73 pour cent du financement provient du secteur privé.

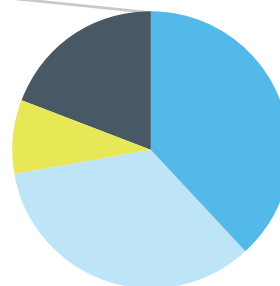
Les pipelines, qui sont essentiels au transport de ce qui est sans doute le produit d'exportation le plus précieux du Canada, sont également financés entièrement par le secteur privé. De fait, le seul projet d'infrastructure d'envergure en cours de construction ou en voie de l'être, qui est vraiment national, en ce sens qu'il touche directement une majorité des provinces, est le projet d'oléoduc Énergie Est. Ce projet, à tous égards, est financé par le secteur privé. Dans des circonstances normales, les entreprises de pipelines attendent d'avoir des engagements de la part de producteurs avant de construire le pipeline. Dans ce cas, le gouvernement de l'Alberta a choisi d'accélérer le processus normal en s'engageant à acheter 100 000 barils par jour de capacité sur l'oléoduc pendant 20 ans.

PORT METRO VANCOUVER : TOTAL DES DÉPENSES D'INFRASTRUCTURE À L'INTÉRIEUR ET À L'EXTÉRIEUR DU PORT



Source: Calculs de la CWF à partir de données de Port Metro Vancouver. Les municipalités comprennent Translink.

PORT METRO VANCOUVER : TOTAL DES DÉPENSES D'INFRASTRUCTURE À L'EXTÉRIEUR DU PORT



Source: Calculs de la CWF à partir de données de Port Metro Vancouver. Les municipalités comprennent Translink.

Le secteur privé joue également un rôle déterminant pour ce qui est de stimuler et de favoriser l'innovation dans la conception, la construction et l'exploitation des infrastructures. L'innovation est un facteur qui contribue grandement à l'efficacité et, par conséquent, à la compétitivité du mouvement des marchandises. Par exemple, la normalisation de l'écartement des rails a rendu possible le transport ferroviaire sur de plus longues distances et le déploiement de radios bidirectionnelles a permis d'accroître les livraisons dans les délais prévus. Ces deux innovations ont permis de réduire de manière significative les recettes par tonne-mille, une mesure d'efficacité ferroviaire. Par ailleurs, grâce à des techniques de construction modulaire, le secteur privé a été une source importante d'innovation dans la construction d'infrastructures matérielles.

La valeur de la capacité du secteur privé d'innover dans les domaines de la conception et de la construction d'infrastructure est reflétée dans l'adoption de programmes de partenariats public-privé (PPP) par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux du Canada. On trouve des exemples partout dans le monde, et les PPP ne sont pas un exemple isolé. Au Canada, lorsque le gouvernement fédéral a mis au point ses premiers programmes d'infrastructures, notamment l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le programme des portes d'entrée et passages frontaliers, il a fait un effort réel pour encourager la participation du secteur privé afin de tirer parti de l'innovation. La participation, le partenariat et l'innovation du secteur privé sont des éléments positifs qui ont été retenus dans les principaux programmes d'infrastructure liée au commerce qui font partie de l'ensemble du nouveau plan Chantiers Canada.

Parallèlement, le modèle d'Infrastructure Australia, lequel est décrit à l'annexe A, repose sur le principe que le secteur privé est un catalyseur et un moteur d'innovation dans le développement et l'exploitation de l'infrastructure liée au commerce. C'est l'une des raisons pour lesquelles le conseil d'administration d'Infrastructure Australia est constitué principalement de membres du secteur privé. Ce lien entre l'apport du secteur privé et l'innovation n'est pas unique à l'infrastructure commerciale; de fait, c'est un élément qui caractérise le processus d'approvisionnement des projets de construction et de la chaîne d'approvisionnement depuis fort longtemps.

Dans l'ensemble, le Canada a raison d'être fier de son infrastructure liée au commerce. Nous avons maintenant l'occasion de poursuivre sur notre lancée en misant sur notre avantage afin de figurer parmi les meilleurs au monde. Cela procurera aux entreprises canadiennes l'avantage concurrentiel dont elles ont besoin pour accéder à de nouveaux débouchés à l'échelle du monde.

4. Le Canada doit miser sur son avantage infrastructurel pour concurrencer dans les marchés mondiaux en évolution rapide

De nouveaux débouchés s'ouvrent à mesure que la demande augmente dans les marchés de la classe moyenne mondiale en pleine croissance et que de nouveaux accords commerciaux sont négociés. Parallèlement, la concurrence s'intensifie dans les marchés canadiens d'exportation traditionnels, comme ceux des États-Unis, de même que dans le marché intérieur. Ce ne sont pas tous les facteurs inhérents au commerce mondial que nous avons le pouvoir d'influencer. Ceux sur lesquels nous pouvons exercer une influence sont la qualité de nos produits, leur coût et la façon de les acheminer sur les marchés. La capacité de transporter des produits de manière rapide, économique et fiable est aussi cruciale que les produits eux-mêmes.

Les nouveaux marchés offrent aux entreprises canadiennes un potentiel important. La demande mondiale pour les biens produits au Canada augmente depuis des années et connaîtra un essor rapide dans l'avenir. Cette demande est stimulée par une classe moyenne mondiale en expansion rapide, notamment en Asie. Cette nouvelle classe de consommateurs a suffisamment de revenus pour accroître leur consommation et a le pouvoir de choisir ce qu'ils consomment ainsi que la provenance de leurs biens de consommation. On estime que le nombre de ces nouveaux consommateurs passera de 1,8 milliard aujourd'hui à 5 milliards d'ici 2030, ce qui donnera lieu à une croissance sans précédent et à long terme de la demande. Pour mettre ces chiffres dans leur contexte, la récente hausse de la demande a été alimentée par une augmentation au cours des dix dernières années de la classe moyenne mondiale

de 700 millions de nouveaux consommateurs « seulement ». Dans un avenir rapproché, cette augmentation sera de l'ordre de 3 milliards de consommateurs, soit quatre fois la croissance connue au cours de la dernière décennie. D'ici 2030, la population mondiale devrait augmenter de 2 milliards d'habitants, mais la taille de la classe moyenne mondiale augmentera de 3 milliards.

La capacité de transporter des produits de manière rapide, économique et fiable est aussi cruciale que les produits eux-mêmes.

Tout à son honneur, le gouvernement fédéral fait preuve d'un engagement vigoureux à promouvoir le commerce. Il négocie des accords commerciaux avec de grandes puissances économiques, comme l'Union européenne (UE), la Corée du Sud et le Japon. Il a mis au point un Plan d'action sur les marchés mondiaux qui a pour but d'aider les entreprises à réussir sur les marchés étrangers. Il a éliminé certains tarifs et a allégé les impôts afin d'aider à réduire les coûts de fonctionnement des entreprises et à stimuler l'investissement. Il tisse également des liens grâce à des visites officielles et des investissements étrangers directs. Les provinces de l'Ouest ont également lancé un programme commercial solide et audacieux.

Les ententes commerciales récemment conclues et anticipées avec l'UE, la Corée du Sud et le Japon ont le potentiel de générer des dizaines de milliards de dollars par année en échanges commerciaux.

De nouveaux accords commerciaux avec des pays comme la Corée, l'UE et le Japon ouvriront des marchés importants qui comptent des centaines de millions de consommateurs, créant ainsi des occasions d'accroître les échanges. Par exemple, l'accord conclu avec l'UE permettra d'éliminer rapidement les tarifs sur les exportations de fruits de mer qui atteignent jusqu'à 25 pour cent. Cela donnera ainsi au secteur de la pêche des provinces de l'Atlantique, et surtout au secteur du homard qui a été durement touché récemment, un avantage financier par rapport à leurs concurrents américains sur les marchés européens d'Italie, d'Espagne et de France, tous des pays qui, historiquement, ont été les cibles principales des exportations américaines. Les tarifs moins élevés sur les exportations canadiennes devraient également bénéficier à l'industrie de la transformation du poisson de l'Atlantique. Le Canada est le plus important importateur mondial de homard américain aux fins de transformation. Afin de tirer parti de l'élimination des tarifs sur les exportations de fruits de mer vers l'Europe, l'industrie au Canada devra accroître sa capacité à la fois d'importer des produits des États-Unis aux fins de transformation et d'exporter des produits vers l'Europe. Cet avantage concurrentiel ne durera que jusqu'au moment où les Américains signeront leur propre accord avec l'UE. Par conséquent, le Canada dispose de peu de temps pour augmenter sa part de marché et bâtir un système plus efficace pour acheminer les produits vers les marchés.

Tout à son honneur, le gouvernement fédéral fait preuve d'un engagement vigoureux à promouvoir le commerce.

Étant donné qu'il faut compter des années pour négocier, conclure et mettre en œuvre des accords commerciaux, il semble que la priorité manifeste serait d'intégrer le développement et la gestion de notre système d'infrastructure commerciale aux négociations. Dans ce cas, il aurait fallu combiner l'analyse des impacts et des occasions dans l'accord Canada-UE au

travail de planification réalisé aux échelons national et régional. Y a-t-il des besoins d'infrastructure, de construction, de gestion ou de répartition des actifs qui permettraient à l'industrie de la pêche du Canada atlantique de profiter davantage de nouveaux débouchés? Si aucune mesure n'est prise avant que l'accord ne soit signé, cela entraînera des pertes de revenus et, comme les États-Unis sont sur le point de conclure leur propre accord avec l'UE, cela entraînera également des pertes de débouchés.

Des défis tout aussi complexes se pointent à l'horizon avec la ronde imminente de négociation d'accords commerciaux en Asie, où le Canada devra faire du rattrapage. L'Australie, par exemple, a signé des accords avec la Corée et le Japon avant le Canada et est physiquement plus près des marchés asiatiques.

L'importance et le rythme de croissance de la demande mettront à l'épreuve la capacité du Canada à acheminer des produits sur les marchés au-delà de l'Amérique du Nord. Parallèlement, la concurrence pour les parts de marché s'intensifie à l'échelle mondiale. Alors que les accords de libre-échange créent des occasions d'exportation importantes, ils peuvent également intensifier la concurrence sur les marchés canadiens traditionnels. On s'attend à ce que la concurrence soit de plus en plus féroce dans les marchés canadiens d'exportation déjà établis, comme les États-Unis.

L'infrastructure liée au commerce est l'un des rares domaines sous notre contrôle où le Canada a le potentiel de dominer. Deux facteurs, soit la distance et le manque d'accords commerciaux notamment dans les marchés en plein essor de la nouvelle classe moyenne mondiale, placent les exportateurs canadiens dans une position désavantageuse par rapport à leurs concurrents. Le Canada pourrait regagner son avantage concurrentiel dans les principaux marchés en anticipant les occasions et en prenant rapidement les mesures qui s'imposent pour en tirer parti. L'infrastructure liée au commerce peut aider à atténuer le désavantage que pose la distance.

Le commerce canadien de l'énergie offre également des débouchés importants. L'ajout d'infrastructures de pipeline permettrait de faire de l'Ouest canadien une plaque tournante nord-américaine pour le transport du gaz et du pétrole vers l'est, l'ouest, le nord et le sud. Les projets prévus de pipelines d'ouest en est donneront également aux raffineries de l'est un accès à des matières premières à prix réduit, leur permettant ainsi d'être plus concurrentielles sur un marché de plus en plus féroce. De plus, ils ouvrent la voie à la possibilité d'exporter des produits énergétiques vers l'Europe. En termes d'électricité, le Manitoba pourrait accroître son alimentation en hydro-électricité propre et à bas prix vers les États-Unis et l'Ontario si la province avait d'autres infrastructures de transmission énergétique. Des coûts d'électricité moins élevés pourraient également permettre aux secteurs qui sont d'importants consommateurs d'électricité de devenir plus concurrentiels sur le plan des coûts.

L'infrastructure liée au commerce est l'un des rares domaines où le Canada a le potentiel de dominer.

Par ailleurs, l'infrastructure sera indispensable pour réaliser le potentiel de développement économique du Nord du Canada. Le projet de développement d'extraction et de fonte de chromite du Cercle de feu dans le Nord de l'Ontario représente une occasion importante et a le potentiel de créer des milliers d'emplois. Une infrastructure de transport desservant les industries et les collectivités à longueur d'année sera essentielle pour réaliser le potentiel économique de cette région. D'autres infrastructures de transport permettront également de stimuler les occasions de développement économique des régions du Nord du Canada. Le Nord est une vaste région du Canada qui regorge de ressources encore inexploitées et dont le potentiel de richesse n'a pas encore été réalisé. Des projets d'infrastructure, comme une route vers le Nunavut, pourraient aider à ouvrir des horizons économiques pour les populations du Nord.

Les chaînes de valeur mondiales offrent l'occasion d'accroître la qualité des produits, de réduire les coûts et de se tailler une place dans de nouveaux marchés

En plus de défendre notre position commerciale, une infrastructure de grande qualité peut créer des débouchés. De nos jours, le commerce ne concerne pas uniquement l'achat et la vente de produits et de services. Il est de plus en plus axé sur les personnes et les entreprises qui fabriquent des produits ensemble au-delà des frontières internationales. L'industrie canadienne de l'automobile est un exemple vibrant du commerce moderne : des pièces et du matériel traversent la frontière canado-américaine plusieurs fois avant qu'un véhicule fini ne quitte la chaîne de montage.

Les chaînes de valeur mondiales appliquent ce concept à plus grande échelle. Les entreprises installent leurs activités partout dans le monde pour extraire des ressources, avoir accès à l'expertise locale de fabrication ou de conception ou créer une plateforme d'exportation en tirant parti d'accords commerciaux existants. La disponibilité d'une infrastructure commerciale de pointe est un facteur déterminant dans leurs décisions d'investissement.

Il existe aussi un lien positif entre la disponibilité et la qualité de l'infrastructure et les investissements étrangers directs. La construction d'usines dans des endroits où les salaires sont peu élevés n'est logique que si les économies en coûts de main-d'œuvre ne sont pas neutralisées par des coûts prohibitifs devant être engagés en raison du transport de produits sur des routes en mauvais état ou du non-respect de délais de livraison découlant d'une mauvaise logistique. Les investissements étrangers, par ailleurs, sont essentiels pour favoriser les échanges dans l'économie mondiale moderne grâce à la participation dans les chaînes de valeur mondiales.

Dans le contexte actuel, un des éléments de première importance pour attirer des investissements est le mouvement rapide des personnes. Pour cette raison, les aéroports jouent un rôle de catalyseurs qui favorisent la croissance. Malgré les progrès dans les domaines de la vidéoconférence et de la téléprésence, il reste que les investisseurs ont encore besoin de voir leur investissement potentiel de leurs propres yeux, les propriétaires d'actifs doivent encore visiter leurs usines et le personnel technique doit encore se déplacer pour effectuer des réparations. À titre d'exemple, la proximité des services de transport de passagers et de fret est une raison pour laquelle le secteur privé a construit le quartier d'affaires internationales Songdo de 35 milliards de dollars américains en Corée à côté de l'aéroport international d'Incheon. Un tel aéroport crée une boucle de rétroaction positive où la fréquence des vols et la taille des aéronefs incitent les entreprises à venir s'installer près de l'aéroport. De fait, cela accroît la demande à l'aéroport, ce qui augmente le nombre de vols et incite d'autres entreprises à venir s'établir ou à se relocaliser dans la région desservie par l'aéroport. Une étude réalisée en 2004 par le Conseil international des aéroports portant sur l'importance des aéroports pour la croissance du commerce en Europe a révélé que la proximité des aéroports était un facteur clé qui influençait le choix de l'emplacement des entreprises ainsi que leur croissance. Selon cette étude, 31 pour cent des entreprises qui se sont installées à Munich ont mentionné l'aéroport de la ville comme le facteur principal de leur prise de décision. Quatre-vingts pour cent des entreprises manufacturières de la région de Hambourg se fient au service de liaisons aériennes pour que leurs clients viennent voir leurs produits.⁴

Les grands aéroports peuvent attirer les entreprises et favoriser la croissance, et l'absence d'aéroports peut produire l'effet contraire. Dans un récent article paru dans le quotidien *The Globe and Mail* au sujet de subventions accordées par des états américains pour attirer des investissements étrangers, un dirigeant d'entreprise a fait valoir qu'un bon aéroport peut être un incitatif plus convaincant qu'une subvention.

Steve Mai, directeur général d'Eclipse Automation Inc., situé à Cambridge en Ontario, a annoncé au printemps qu'il a l'intention d'ouvrir une usine à Charlotte. En raison de son choix d'emplacement, Eclipse n'était plus admissible à une subvention de l'état parce que la Caroline du Nord ne subventionne que les entreprises qui investissent dans les régions les plus défavorisées. M. Mai ne s'est pas inquiété pour autant. Il a déclaré qu'il était plus important pour lui d'être près d'une main-d'œuvre qualifiée et d'un bon aéroport.⁵

On estime que la valeur des exportations totales de l'UE vers le Canada, en vertu de l'accord commercial, pourrait croître de 24,3 pour cent et que la valeur des exportations canadiennes destinées à l'UE pourrait progresser de 20,6 pour cent. Toutefois, la plus grande partie de ces gains proviendra d'une augmentation du commerce des services : 50 pour cent des gains reviendront à l'Europe et un peu plus de 45 pour cent au Canada.⁶ Le commerce des services représente le mouvement du savoir et de personnes.

Dans un avenir rapproché, le fait d'avoir une infrastructure qui est simplement acceptable ne nous permettra pas d'être concurrentiels. Le Canada doit être reconnu comme un acteur incontournable qui figure parmi les meilleurs au monde pour ce qui est de la rapidité, du coût et de la fiabilité de notre infrastructure liée au commerce.

⁴ The Social and Economic Impact of Airports in Europe. Conseil international des aéroports. Janvier 2004.

⁵ An American revival: A Canadian manufacturer's quest to rebuild itself. *The Globe and Mail*. Samedi 5 juillet 2014

⁶ Rapport conjoint Canada-Union européenne : Vers un accord économique approfondi. Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada. <http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/eu-ue/can-eu-report-can-ue-rapport.aspx?lang=fra>

5. Les goulots d'étranglement liés aux exportations mettent en péril les débouchés et les emplois, et risquent de nuire à la réputation du Canada comme fournisseur fiable

D'un océan à l'autre, le Canada produit des biens qui sont recherchés partout dans le monde. Toutefois, le Canada n'est pas la seule source de biens et, si nous connaissons des embûches au point de livraison, nous risquons de perdre des marchés au profit de concurrents qui sont motivés et prêts à assumer notre relève. Les marchés à plus grande valeur ajoutée et à marges bénéficiaires plus élevées exigeront la fiabilité autant que la qualité ou des prix concurrentiels.

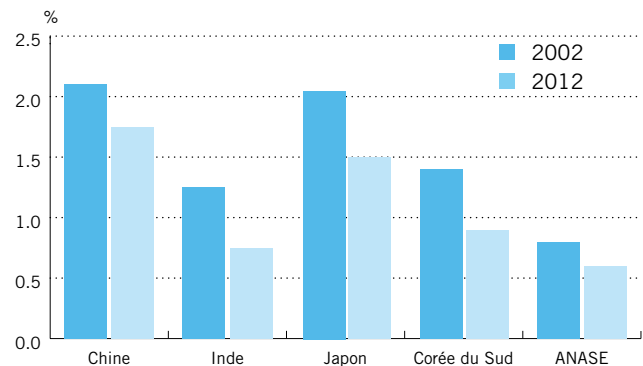
Les clients potentiels sont très conscients des limites de l'infrastructure commerciale du Canada. Des rapports d'incidents faisant état des difficultés que le Canada a connues à expédier des biens vers les marchés ont mis en lumière des questions de longue date concernant notre capacité à répondre à la demande à long terme. Il sera donc important de convaincre les clients potentiels que le Canada a effectivement la capacité d'être un fournisseur de prédilection afin que nous puissions saisir les occasions commerciales.

Régler le problème des goulots d'étranglement ne représente que la première étape et la plus fondamentale. Nous devons également nous assurer d'avoir en place une infrastructure adéquate afin d'anticiper une future croissance commerciale et de prévenir les goulots d'étranglement avant qu'ils ne se manifestent. La capacité est l'élément clé. Notre réseau d'infrastructure commerciale n'est pas plus solide que son maillon le plus faible. Un avantage dans un secteur du réseau d'infrastructure peut facilement disparaître en raison de lacunes dans d'autres secteurs.

Des difficultés très médiatisées de transport de produits vers les marchés peuvent nuire à la réputation du Canada comme fournisseur sûr et fiable

Il y a déjà des signes que le Canada rate des occasions commerciales. Le graphique qui suit montre que la part canadienne des échanges commerciaux dans les grands marchés asiatiques a diminué au cours de la dernière décennie.

BAISSE DE LA PRÉSENCE DU CANADA SUR LES MARCHÉS D'ASIE – (part canadienne du total des échanges dans les grands marchés d'Asie)



Source : Calculs de la CWF à partir de données de l'OMC et de Statistique Canada

La situation de 2013-2014, la « crise du transport ferroviaire du grain », démontre l'importance des coûts engendrés par les lacunes de notre infrastructure commerciale. Le Canada est le plus important fournisseur mondial de canola et d'avoine et le deuxième plus important expéditeur de blé. L'Ouest a connu une récolte exceptionnelle en 2013. Pourtant, en date d'août 2014, 17 millions de tonnes de céréales et d'oléagineux du Canada n'avaient toujours pas été expédiés, selon des données statistiques fédérales. Cela représente, pour chaque producteur agricole, des dizaines de milliers de dollars de produits qui sont immobilisés, créant ainsi des problèmes de fonds de roulement pour plusieurs d'entre eux, ce qui entraîne un effet d'onde qui se répercute sur les économies locales. Cet arriéré a également entraîné une baisse des prix du grain. Les coûts de cette perturbation pour l'économie canadienne sont évalués à 3,5 milliards de dollars.⁷

Les lacunes dans notre capacité d'expédier du pétrole et du gaz vers les marchés contribuent également à la perte d'occasions qui coûte cher

Se classant au troisième rang des réserves de pétrole les plus importantes au monde et disposant de réserves importantes de gaz naturel, le Canada est prêt à tirer parti de la demande croissante d'énergie pour répondre à la demande de la classe moyenne mondiale, particulièrement au moment où la production des champs pétroliers traditionnels diminue.⁸ Les sables bitumineux de l'Alberta, et le pétrole de la formation de Bakken qui s'étend des États-Unis jusqu'en Saskatchewan et au Manitoba, offrent des possibilités importantes de stimuler la croissance économique locale et nationale ainsi que la création d'emplois.

En février 2013, la Canada West Foundation a publié un rapport, intitulé *Pipe or Perish: Saving an Oil Industry at Risk*, dans lequel on estime que chaque projet de pipeline arrêté qui aurait donné accès aux marchés mondiaux coûte au pays entre 30 et 70 millions de dollars en avantages économiques délaissés chaque jour. L'Institut canadien de recherche énergétique estime que l'expansion du pipeline Trans Mountain et la construction des pipelines Keystone XL et Northern Gateway ouvriraient la voie à plus de 1,3 billion de dollars en production économique, à 7,6 années-personnes d'emploi et à 281 milliards de dollars en recettes fiscales.

On estime que les goulots d'étranglement à la frontière Détroit-Windsor coûtent 17,8 milliards de dollars par année à l'économie canadienne. Bien que le volume de circulation sur le pont Ambassador ne se soit pas entièrement rétabli après le déclin important qui a suivi les attaques du 11 septembre 2001, le manque de voies réservées au fret préautorisé, les aires réduites et surpeuplées des bureaux de douane et le manque de voies directes menant vers les autoroutes dans les deux pays occasionnent des coûts importants. De plus, le fait que 25 pour cent des échanges entre le Canada et les États-Unis se font par un seul pont représente un risque important.

⁷ <http://www2.canada.com/edmontonjournal/news/business/story.html?id=99331590-32bd-4636-89b2-5d2bf5ea14ef>

⁸ Association canadienne des producteurs pétroliers, www.capp.ca

Pour ce qui est d'attirer des investissements étrangers et d'améliorer le commerce des services, une des faiblesses fondamentales à cet égard qui touche presque l'ensemble du Canada est le manque d'aéroports qui peuvent servir de porte d'entrée mondiale et qui ont des liaisons directes vers des centres mondiaux d'investissement, de commerce et de services.

On estime que les goulots d'étranglement à la frontière Détroit-Windsor coûtent 17,8 milliards de dollars par année à l'économie canadienne.

L'aéroport international Pearson de Toronto est le plus important aéroport au Canada, et le seul dont la taille est comparable à celle d'une porte d'entrée mondiale.⁹ Accueillant 18 millions de passagers par année, l'aéroport de Vancouver est le deuxième en importance au pays. Il est en étroite concurrence avec l'aéroport de Seattle en termes de vols et de marchés desservis. Pour faciliter le commerce dans la région panpacifique en plein essor, il est impérieux que les politiques gouvernementales en matière de mouvement de personnes et de compétitivité des coûts d'aéroport n'affaiblissent pas la position de l'aéroport de Vancouver, surtout à la lumière de la concurrence exercée par l'aéroport de Seattle.

La situation est plus difficile dans d'autres régions du Canada. Par exemple, l'aéroport international de Calgary accueille 14 millions de passagers par année. Le centre d'énergie américain de Houston, à titre de comparaison, a deux aéroports internationaux qui, ensemble, accueillent 50 millions de passagers par année. Si une société d'énergie ayant des intérêts régionaux ou internationaux cherche une ville dans laquelle établir ses activités, le facteur décisif est plus susceptible de reposer sur la facilité d'accès plutôt que sur le climat.

Si une société d'énergie ayant des intérêts régionaux ou internationaux cherche une ville dans laquelle établir ses activités, sa décision ne se prendra pas en fonction du climat chaud à Houston par rapport aux hivers de Calgary.

Bien que les États-Unis aient de plus grands centres de population que le Canada, il reste que la population n'est pas un facteur déterminant pour la création d'aéroports qui sont considérés comme des portes d'entrée mondiales, comme l'ont démontré Dubaï, Singapour, Abu Dhabi et bien d'autres. Cela repose en grande partie sur la planification stratégique et la prise de décisions nationale. Par exemple, le volume de vols à Vancouver, et dans une certaine mesure à Calgary, pourrait être augmenté en éliminant l'exigence d'un visa de transit pour les voyageurs qui font escale à ces aéroports avant de repartir vers des destinations à l'extérieur du Canada.

Les ports intérieurs qui ont la capacité de transférer des conteneurs d'expédition entre différents modes de transport et de traiter les échanges commerciaux internationaux deviennent des solutions plus attrayantes que les plateformes traditionnelles. Ils permettent d'éliminer la congestion et les goulots d'étranglement, de réduire les coûts de transport des marchandises et de faciliter l'accès aux marchés en croissance. Deux exemples de ports intérieurs sont CentrePort Canada au Manitoba et la Plaque mondiale de transport en Saskatchewan. Une considération de première importance à prendre en compte pour créer des ports intérieurs est la démonstration d'un bilan de rentabilité solide, conjuguée à des investissements importants du secteur privé.

⁹ Il n'existe pas de définition normalisée pour l'expression « porte d'entrée mondiale ». Bien qu'il soit utilisé plus couramment comme un terme qualitatif, une définition à caractère quantitatif, utilisée ici, est un aéroport qui accueille plus de 30 millions de passagers par année et qui compte plus de 12 liaisons directes avec des aéroports de taille similaire qui sont répartis entre l'Amérique du Nord et du Sud, l'Asie et l'Europe.

L'infrastructure de transport est une priorité de premier ordre pour les entreprises canadiennes

Le plus récent sondage annuel portant sur les enjeux de gestion et réalisé par les Manufacturiers et Exportateurs du Canada a révélé que l'infrastructure de transport était une préoccupation importante chez les répondants du sondage. De fait, les répondants ont indiqué qu'ils ne perçoivent pas d'amélioration des conditions en général : plus de 55 pour cent croient que le problème n'a pas changé, et un peu plus de 25 pour cent sont d'avis que les conditions se sont détériorées. L'infrastructure de transport s'est classée au quatrième rang des préoccupations, derrière les ressources humaines, la frontière Canada-États-Unis et l'innovation.¹⁰ L'infrastructure de transport a également fait l'objet de préoccupations soulevées par la Chambre de commerce du Canada et le Conseil canadien des chefs d'entreprises.

« L'infrastructure accessoire » peut être tout aussi importante pour l'infrastructure matérielle

L'infrastructure accessoire, ou immatérielle, fait référence aux systèmes qui appuient et favorisent l'efficacité et la fiabilité de l'infrastructure matérielle. Par exemple, des autoroutes en bon état qui sont reliées à des centres de production et d'exportation importants sont peu utiles s'il n'y a pas de conducteurs de camions. Les exigences relatives à la sécurité aux passages frontaliers et aux aéroports peuvent également ralentir le mouvement de biens et de personnes entre les pays.

Les goulots d'étranglement qui ralentissent l'expédition de produits vers les marchés soulèvent des questions concernant non seulement la capacité de notre infrastructure à répondre à la demande future, mais également la qualité des mécanismes que le Canada a mis en place pour anticiper et prévenir des problèmes.

La santé, l'éducation et la sécurité publique sont des priorités auxquelles on consacre du financement continu et permanent. L'infrastructure est essentielle à la croissance économique du Canada, mais le financement qui y est affecté est trop souvent perçu comme un investissement ponctuel ou transitoire. Tous les ordres de gouvernement devraient reconnaître que le Canada ne pourra jamais se passer d'investissements dans l'infrastructure. Le Canada a besoin d'un financement continu et permanent ainsi que des moyens permettant de cibler de manière proactive les occasions et les défis et de faire des investissements stratégiques dans l'infrastructure qui sont axés sur l'atteinte du plein potentiel de croissance économique du Canada. La tenue d'examens publics périodiques pourrait en outre contribuer à des améliorations et des ajustements aux investissements dans l'infrastructure.

Le Canada a le potentiel de tirer parti de ses acquis et de se doter d'un avantage infrastructurel important qui l'aidera à saisir les occasions commerciales, à stimuler la croissance économique et à créer des emplois à l'avenir. Pour ce faire, il faudra un leadership fédéral, une collaboration étroite entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, une planification stratégique, une plus grande intégration avec le programme commercial du Canada et un financement consacré expressément à l'infrastructure liée au commerce.

¹⁰ Sondage des enjeux de gestion 2012-2013 MEC (Octobre 2012), page 8. <http://www.cme-mec.ca/download.php?file=h8q3snma.pdf>

RECOMMANDATIONS DE POLITIQUES PUBLIQUES

1. Établir un objectif ambitieux qui permettra au Canada de se hisser au rang des dix premiers pays dans le domaine de l'infrastructure commerciale d'ici les dix prochaines années

Le secteur privé et tous les ordres de gouvernement devraient s'unir pour appuyer conjointement une vision qui fera du Canada un chef de file mondial en matière d'infrastructure liée au commerce. L'objectif initial pourrait consister à renverser la récente tendance à la baisse qu'a connue le Canada et à viser un classement dans les dix premiers rangs de l'indice de la qualité des infrastructures globales du Forum économique mondial et de celui de la performance logistique de la Banque mondiale. À moyen terme, l'objectif pourrait être de se positionner parmi les cinq premiers pays. Le prochain examen du transport au Canada offre la possibilité de souligner l'enjeu du renforcement de notre capacité dans un appel à l'action qui mettrait à contribution tous les ordres de gouvernement et le secteur privé. Le fait qu'un organisme comme le Forum économique mondial mesure les progrès réalisés par le Canada devrait donner plus de légitimité à l'objectif dans l'esprit du grand public. Cet objectif est un complément naturel et une évolution qui s'inscrit dans le programme actuel du gouvernement.

2. Créer un organisme permanent qui aiderait à cerner les projets prioritaires matière de projets d'infrastructure commerciale d'importance nationale

Le Canada devrait s'appuyer sur les mécanismes et les processus de consultation existants pour créer un organisme voué à l'infrastructure qui serait composé de représentants du gouvernement fédéral, des provinces, des territoires et du secteur privé. Cette initiative s'inspirerait d'idées qui ont été mises à l'épreuve au Canada et à l'étranger, comme le modèle d'Infrastructure Australia, qui tire parti d'un engagement plus important du secteur privé. Le mandat de l'organisme pourrait être fondé sur

les cinq lentilles stratégiques du Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques du Canada. Cet organisme pourrait avoir l'appui de comités régionaux représentant l'Ouest, le centre du Canada, les provinces maritimes et le Nord du Canada, ce qui permettrait une plus vaste participation des intervenants et améliorerait la coordination régionale. Les comités appuieraient le travail de l'organisme national, lequel demeurerait l'instance décisionnelle centrale responsable de sélectionner et de prioriser les projets. L'organisme national pourrait mettre en lumière des questions qui concernent les infrastructures matérielle et accessoire et dresser une liste de projets d'infrastructure commerciale prioritaires que les gouvernements pourraient ensuite utiliser dans le cadre de leurs décisions en matière de financement. Cet organisme pourrait également aider à améliorer la qualité des données et des analyses disponibles afin de mieux éclairer le processus décisionnel, en intégrant des analyses existantes et en créant des outils complémentaires. En s'appuyant sur une forte participation du secteur privé, l'organisme serait plus apte à encourager et à évaluer l'innovation lors de la sélection de projets.

3. Assurer une participation plus importante du secteur privé dans la planification et la gestion de l'infrastructure commerciale

En tant que principal bailleur de fonds, propriétaire et utilisateur de l'infrastructure liée au commerce, le secteur privé est la source principale de connaissances et de savoir-faire. La présence importante du secteur privé au sein d'un organisme d'infrastructure améliorerait la communication et la coordination entre le secteur privé et le gouvernement. Pour assurer cette participation, il serait possible d'établir un processus annuel de consultation pour la collecte de renseignements auprès des exploitants des principaux ports intérieurs et maritimes.

Les liens entre les discussions et les analyses sur l'infrastructure et le programme commercial global canadien, y compris le Plan d'action sur les marchés mondiaux du Canada, doivent être améliorés. Les renseignements et les analyses portant sur les occasions commerciales et les risques devraient éclairer les décisions en matière d'investissements dans l'infrastructure. L'avantage infrastructurel du Canada devrait également faire partie des activités de promotion du commerce.

4. Mettre l'accent sur l'innovation

La participation du secteur privé au sein d'un organisme national d'infrastructure permettrait de mettre davantage l'accent sur l'innovation. Le volet d'innovation s'appliquerait surtout aux critères relatifs à la conception et la sélection de projets. Une telle mesure viendrait appuyer les tentatives de stimuler une plus grande innovation par le biais de programmes de partenariats public-privé et d'autres initiatives gouvernementales.

5. Faire la promotion de l'avantage infrastructurel du Canada

Une campagne de promotion des avantages infrastructurels du Canada coordonnée entre le gouvernement fédéral, les provinces et le secteur privé et réalisée dans le cadre des missions commerciales à l'étranger (comme le programme Asie-Pacifique) permettrait de renforcer le message que le Canada utilise activement une approche intégrée pour relever les défis liés à la chaîne d'approvisionnement nationale et se préparer à la croissance de la demande.

6. Allouer une partie des fonds réservés à l'infrastructure à l'infrastructure commerciale

La planification à long terme, la prévisibilité et la certitude sont importantes pour tous les intervenants et cela est particulièrement vrai là où le secteur privé est responsable de trouver son propre financement. Le volet Infrastructures nationales du nouveau Fonds Chantier Canada pourrait inclure un montant réservé aux projets d'infrastructure commerciale afin d'encourager les investissements privés et d'assurer que les fonds soient axés sur des projets prioritaires nécessaires pour appuyer les chaînes de valeur et d'approvisionnement. Les projets prioritaires identifiés par le nouvel organisme consultatif fédéral-provincial-territorial-secteur privé pourraient être examinés en vue d'un financement provenant de cette enveloppe budgétaire.

7. Reconnaître et aider à réduire les coûts engagés par les municipalités dans le développement de projets d'infrastructure commerciale

De nouveaux projets d'infrastructure peuvent entraîner des coûts supplémentaires directs ou indirects pour les municipalités, notamment les projets qui bénéficient peu ou pas du tout la communauté locale. Par ailleurs, certains grands projets peuvent créer de nouvelles opportunités pour les collectivités locales. En permettant l'admissibilité des municipalités au financement du NFCC pour compenser les coûts des projets d'infrastructure commerciale, saisir de nouvelles occasions et appuyer l'engagement communautaire, on pourrait améliorer la réceptivité de la population locale et contribuer à faire connaître et même à accroître les retombées locales. Au strict minimum, l'amélioration de la coordination des investissements entre les deux éléments du programme devrait donner lieu à des gains d'efficacité, à des retombées supplémentaires et à une valeur ajoutée pour les contribuables.

ANNEXE A : MODÈLES D'INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES DANS L'INFRASTRUCTURE COMMERCIALE

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Créée en 2006, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) de 1,4 milliards de dollars a été un effort bien accueilli, dont le but était d'améliorer l'efficacité et la capacité du réseau d'infrastructure commerciale de l'Ouest canadien et d'accroître les liens commerciaux avec l'Asie. L'IPCAP avait deux objectifs stratégiques : accroître la part de marché de la Colombie-Britannique du trafic de conteneurs de la côte ouest nord-américaine et réduire les délais de transit dans le corridor de transport de l'Ouest.

L'IPCAP est grandement considérée comme un modèle de réussite en matière de politique d'investissement dans l'infrastructure commerciale. Elle a attiré l'attention internationale et a reçu l'appui du milieu des affaires et des exploitants d'infrastructure du Canada, ainsi que des chercheurs en matière de politiques publiques. La U.S. Federal Maritime Commission a même exprimé des inquiétudes au sujet des risques de voir le trafic du fret de la côte ouest détourné vers le Canada en raison des investissements stratégiques de l'IPCAP : « Le Canada en particulier a fait un excellent travail en créant et en mettant en œuvre une stratégie nationale de transport dotée de politiques qui appuient ces objectifs; les États-Unis devraient suivre l'exemple en veillant à ce que nos propres politiques n'encouragent pas les expéditeurs à utiliser d'autres portes commerciales pour le fret d'Asie à destination de villes américaines, et que les investissements dans les transports soient faits dans une optique de compétitivité à long terme des ports ».¹¹

L'IPCAP comporte plusieurs éléments attrayants qui pourraient servir d'inspiration à une future stratégie d'investissement dans l'infrastructure commerciale. Entre autres, l'IPCAP :

- **a cerné un besoin particulier à combler : l'amélioration de la capacité du Canada à faire des échanges avec l'Asie.** Trop souvent, les fonds fédéraux affectés à l'infrastructure sont répartis à parts égales entre les provinces et les territoires, ou sont consacrés à des objectifs vagues comme la « croissance économique ».
- **était fondé sur la collaboration.** Le gouvernement fédéral n'est pas la seule partie intéressée quand il s'agit d'infrastructure commerciale. Reconnaisant ce fait, l'IPCAP a eu recours à un processus fondé sur la collaboration et le consensus qui mettait à contribution les quatre provinces de l'Ouest, les gouvernements locaux et les intervenants du secteur privé. Elle a aussi coordonné les investissements publics et privés, et s'assurait que les objectifs n'allaient pas à l'encontre des plans des gouvernements provinciaux..
- **a utilisé une approche axée sur les systèmes.** L'IPCAP a reconnu que les avantages liés à l'infrastructure commerciale ne sont pas limités aux provinces dans lesquelles les investissements sont faits. Les investissements ont été faits dans le but de créer un réseau de transport efficace dans l'ensemble des provinces de l'Ouest.
- **a établi une stratégie de financement solide.** Les décisions en matière de financement ont été prises expressément en fonction des besoins économiques et du rendement des investissements, et non en fonction de perceptions d'égalité régionale ou d'autres considérations non économiques. L'IPCAP a aussi fait appel à l'apport financier de multiples intervenants. Cela a permis d'assurer que d'autres gouvernements et le secteur privé avaient un intérêt dans la réussite des investissements de l'IPCAP.
- **a intégré un volet de promotion internationale.** Des fonds ont été affectés à la promotion de la porte d'entrée de l'Ouest canadien en Asie, afin d'assurer que les entreprises et les gouvernements à l'étranger soient au courant des avantages qu'il y a de faire des affaires avec le Canada.

¹¹ (Port of Seattle 2011).

Un exemple tiré de nos concurrents : Infrastructure Australia

Infrastructure Australia (IA) est un organisme qui a été établi par le gouvernement australien en vertu de la loi intitulée *Infrastructure Australia Act 2008*, qui est entrée en vigueur en avril de la même année. Plus récemment, le gouvernement actuel de l'Australie a révisé le mandat et la gouvernance de l'organisme pour qu'il devienne une entité indépendante du gouvernement. IA a comme rôle de donner au gouvernement, aux investisseurs et aux propriétaires d'infrastructure des conseils sur les priorités en matière de projets d'infrastructure d'importance nationale ainsi que sur les politiques et les réformes réglementaires connexes.

En plus d'aider à établir les priorités en matière d'infrastructure, IA joue d'autres rôles importants. Entre autres, IA offre de l'aide aux états et aux municipalités qui n'ont pas les ressources nécessaires pour améliorer la qualité de leurs propositions de projets qui sont présentées aux fins de considérations de financement. De plus, dans le cadre de son mandat, IA effectue des vérifications pour évaluer la pertinence et la capacité d'actifs d'infrastructure clés à faire face à la croissance prévue. En s'acquittant de ces fonctions, IA sert de point de rencontre pour les gouvernements, les utilisateurs, les propriétaires et les exploitants d'infrastructure et, plus récemment, il donne également des conseils sur les mécanismes pour financer les investissements dans l'infrastructure.

L'initiative la plus remarquable d'IA est la liste des priorités d'infrastructure. IA classe les projets dans sept catégories d'infrastructure d'importance nationale : l'infrastructure urbaine, les portes d'entrée, les réseaux de fret, les installations d'approvisionnement en eau potable, les marchés énergétiques, l'infrastructure numérique et l'infrastructure locale essentielle. Les projets de chaque catégorie doivent porter sur un enjeu d'importance nationale et sont classés selon un des niveaux de préparation suivants :

- **Stade précoce** : l'identification ou le développement d'un projet ne fait que commencer
- **Potentiel réel** : de nombreuses analyses de solutions possibles ont été effectuées
- **Seuil d'admissibilité** : le bien-fondé stratégique et économique du projet est solide et il ne reste qu'un nombre infime de questions à régler
- **Prêt à aller de l'avant** : tous les critères d'IA ont été satisfaits

IA a 27 projets au stade précoce, 30 au stade de potentiel réel, 16 au stade de seuil d'admissibilité, 2 entre le stade de seuil d'admissibilité et le stade prêt à aller de l'avant et 5 au stade de prêt à aller de l'avant.

Le plan quinquennal d'infrastructure du Manitoba

En mars, le gouvernement du Manitoba a lancé son plan quinquennal d'investissements dans l'infrastructure de 5,5 milliards de dollars, *Plan quinquennal pour bâtir un Manitoba plus fort*. Le lancement de ce plan suivait l'annonce faite au printemps de 2013 que la taxe de vente provinciale (TVP) augmenterait de 1 pour cent sur dix ans et que tous les revenus découlant de cette augmentation seraient affectés à des projets d'infrastructure. Les investissements dans l'infrastructure prévus dans le cadre de cette initiative ont commencé au cours de l'exercice 2014-2015.

Cette augmentation de 1 pour cent de la TVP permettra de recueillir un montant évalué à 1,5 milliards de dollars de revenus sur cinq ans. Le budget de 2014 affecte la totalité de ce montant à des investissements dans l'infrastructure, en plus d'une somme additionnelle de 420 millions de dollars.

L'objectif est de mettre l'accent sur les priorités en matière d'infrastructure, notamment des investissements dans les routes, les autoroutes et les ponts, de même que l'infrastructure municipale et de protection contre les inondations. Les investissements peuvent servir à la construction de nouveaux actifs d'infrastructure ou à leur entretien et préservation. Les projets financés relèvent soit du ministère de l'Infrastructure et des Transports ou du ministère des Affaires municipales. Le budget de 2014 précise que le plan d'infrastructure de base fera l'objet d'un examen et d'une réévaluation chaque année afin de tenir compte de tout écart entre les revenus de la TVP et les investissements.

Le plan quinquennal prévoit que la province investira environ 1 milliard de dollars par année sur cinq ans dans l'infrastructure de base. Plus de 48 pour cent (3,7 milliards de dollars) seront investis dans les routes, les autoroutes et les ponts. Le gouvernement met principalement l'accent sur les investissements dans les corridors commerciaux avec les États-Unis et les autres provinces afin d'améliorer l'exportation de biens vers des consommateurs à l'extérieur de la province. Le reste des fonds sera investi dans la protection contre les inondations (320 millions de dollars) et l'infrastructure municipale (1,5 milliard de dollars), entre autres, les routes et les ponts municipaux, les installations d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées et le transport en commun à Winnipeg.

Pour l'exercice 2014-2015, des investissements dans l'infrastructure de l'ordre de 1,026 milliard de dollars sont prévus. En plus de la contribution du gouvernement fédéral, le financement provient des revenus de base de la TVP de 729 millions de dollars et des 276 millions de dollars associés à l'engagement de 1 pour cent de la TVP. La province compte également sur des fonds fédéraux provenant du nouveau Fonds Chantiers Canada qui seront jumelés à la contribution provinciale pour les projets prévus en vertu de ce plan. Toutefois, la province n'a pas encore confirmé si les projets satisfont aux exigences pour pouvoir recevoir une contribution équivalente du gouvernement fédéral.

Le gouvernement prévoit qu'au cours de la période de cinq ans, le plan permettra d'augmenter le PIB de la province de 6,3 milliards de dollars, de créer 58 000 emplois et d'accroître les exportations de 5,4 milliards de dollars. Le gouvernement s'est engagé à ce que le plan fasse l'objet d'un examen indépendant annuel dans le but de vérifier les progrès et l'impact économique, et il rendra publics les résultats de l'examen.

ANNEXE B : SIX PRINCIPES POUR GUIDER LA PLANIFICATION EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE

Premier principe : Un plan d'investissements permanents dans l'infrastructure est exigé au même titre que les investissements « permanents » dans la santé, l'éducation, les loisirs, la sécurité publique ou tout autre domaine semblable. L'infrastructure n'est pas un intérêt éphémère ou sans importance pour notre bien-être social et économique. L'infrastructure est à la base même de notre économie et, par surcroît, de notre qualité de vie. Les investissements permanents dans l'infrastructure représentent notre programme de santé économique et sociale, au même titre que la médecine préventive favorise la santé personnelle. Il est impérieux que tout plan d'investissements soit permanent, sans pour autant être inflexible.

Deuxième principe : Un tel plan doit avoir pour objectif d'investir de manière soutenue et stratégique dans des actifs qui favorisent et créent de nouvelles occasions de croissance économique. Par exemple, CentrePort Canada, le premier port intérieur canadien, et le port de Churchill peuvent être des catalyseurs importants pour la croissance économique et le bien-être social, et ce ne sont que deux exemples parmi tant d'autres. Une telle stratégie doit également tenir compte des besoins d'entretien et de modernisation d'actifs clés qui stimulent déjà l'activité économique, mais qui nécessitent des travaux de réfection pour conserver ou rehausser leur apport à l'économie, et ces actifs sont nombreux.

Troisième principe : Le troisième principe est l'innovation; il importe d'y souscrire et de l'appuyer. Ce n'est pas parce que « nous avons fait les choses de la même façon pendant des années » que nous devons continuer de procéder ainsi. Les scanners, l'IRM, la chirurgie au laser ne sont que quelques exemples d'innovation dans le monde de la santé. Personne ne conteste le fait que ces investissements ont donné lieu à des avantages sociaux durables. Les fibres composites, la fibre optique, les systèmes de télédétection, les nouvelles qualités d'asphalte et de produits de béton, l'attribution de projets fondée sur

l'innovation et le calcul des coûts de durée de vie, ce sont tous des principes innovateurs qui doivent faire partie intégrante des défis et des occasions du milieu de la conception pour prolonger la durée de vie et réduire les coûts d'entretien de nos investissements dans l'infrastructure.

Quatrième principe : Il importe de reconnaître l'importance des partenariats avec le secteur privé, lequel est le moteur de l'innovation, de la croissance, des emplois et de la prospérité et une source de revenus pour le gouvernement. Les partenariats public-privé (PPP) ou d'autres initiatives de financement sont des options que nous ne pouvons pas exclure; de fait, ils permettent le partage des risques, assurent la certitude des prix, donnent la possibilité de gérer par voie contractuelle l'exposition au risque au moyen de paiements selon le rendement et prévoit la reprise d'un actif en excellent état au terme d'une entente de 25-30 ans en général. Ce sont des options importantes à considérer et à utiliser quand les circonstances s'y prêtent.

Cinquième principe : Il importe d'identifier et d'affecter de façon transparente de nouvelles sources de revenus puisque les sources existantes sont insuffisantes pour répondre aux besoins. Les nouvelles sources, qui de préférence sont axées sur la croissance, doivent être affectées de manière claire, transparente, transitoire et responsable. Toute source de revenus doit être reliée à un plan d'investissements dans l'infrastructure qui a été accepté et qui est doté d'objectifs mesurables.

Sixième principe : Tout plan d'investissements dans l'infrastructure doit faire l'objet d'examen publics périodiques et transparents qui permettent d'apporter des améliorations fondées sur l'expérience et des ajustements pour l'avenir. De tels examens devraient être prévus dans une loi afin de donner au public l'assurance nécessaire et d'établir l'objet des investissements du secteur public.

ANNEXE C : LES INVESTISSEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE AU CANADA AUJOURD'HUI

Le gouvernement fédéral a annoncé, dans son budget de 2013, la création d'un programme national d'infrastructure, soit le nouveau plan Chantiers Canada (NPCC) de 53 milliards de dollars sur dix ans. Le NPCC est entré en vigueur cette année. Le NPCC jette des bases solides afin de répondre aux besoins d'infrastructure du Canada. Jumelés à des initiatives provinciales et territoriales distinctes, les fonds du NPCC et les fonds provenant d'autres sources aideront à réduire les lacunes en matière d'infrastructure au Canada. Ce plan fait également suite à l'une des plus importantes conclusions découlant de recherches sur les investissements dans l'infrastructure publique : les investissements soutenus et prévisibles dans l'infrastructure sont essentiels au maintien de la prospérité et de la qualité de vie futures du Canada (Casey and Holden 2013).

PLAN CHANTIERS CANADA – COMPOSANTES

COMPOSANTES	VALEUR	DÉTAILS
Fond de la taxe sur l'essence	22 milliards de \$	Les fonds sont versés aux provinces et territoires (et dans certains cas, aux associations municipales) en fonction du nombre d'habitants. Les provinces ou les associations municipales versent ensuite les fonds à leurs municipalités pour financer des priorités d'infrastructure locale.
Remboursement de la TPS	Environ 10 milliards de \$	La totalité de la TPS payée par les municipalités est remboursée par le gouvernement fédéral. Le remboursement est relié, en principe, à des investissements dans l'infrastructure, mais les municipalités sont libres d'utiliser les fonds de la façon qu'elles jugent nécessaires, sans condition ni exigence de rendre des comptes.
Fonds Chantiers Canada – deux volets :	14 milliards de \$	
• volet Infrastructures provinciales-territoriales		Ce volet prévoit 9 milliards de dollars affectés selon un partage des coûts pour des projets d'importance nationale et régionale. Chaque province et territoire reçoit un montant de base de 250 millions de dollars et le reste des fonds est affecté à parts égales en fonction du nombre d'habitants. La somme de 1 million de dollars qui reste est versée par le biais du Fonds des petites collectivités pour des projets réalisés dans les collectivités de moins de 100 000 habitants.
• volet Infrastructures nationales	10 milliards de \$	Les fonds appuient des projets d'importance nationale et sont versés uniquement selon le mérite des projets, tel que déterminé par les priorités fédérales.
Fonds PPP Canada	4 milliards de \$	Ces fonds appuient l'utilisation de partenariats public-privé dans le cadre de projets d'infrastructure, lorsque le PPP s'avère le mode tout indiqué.
Autre	1,25 milliard de \$	Il s'agit de fonds consentis à des programmes d'infrastructure existants qui continuent d'être actifs

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Aaron, Henry. 1990. Discussion on David Aschauer's Why is Infrastructure Important? Is There a Shortfall in Public Capital Investment? Alicia Munnell (éd.). Conference Series No. 34. Actes d'une conférence tenue à Harwich Port, MA. Banque fédérale de réserve de Boston.
- Abdih, Yasser et Joutz, Frederick L. 2008. The Impact of Public Capital, Human Capital, and Knowledge on Aggregate Output. Document de travail du FMI n° 08-218. Fonds monétaire international.
- Agenor, Pierre-Richard et Neanidis, Kyriakos. 2011. The Allocation of Public Expenditure and Economic Growth. Manchester School, vol. 79, no 4.
- Ai, Chunrong et Cassou, Steven. 1995. A Normative Analysis of Public Capital. Applied Economics, vol. 27, n° 12.
- Airports Council International – North America. 2012. One of Our Airports is Missing – Tackling the Challenge of Cross Border Shopping, "Air Travel Edition". www.aci-na.org/event/2012-one-of-our-airports-missing-%E2%80%93-tackling-challenge-cross-border-shopping-%E2%80%93-air-travel-edition%E2%80%93
- American Society of Civil Engineers. 2009. Guiding Principles for the Nation's Critical Infrastructure.
- Anderson, Bill. 2012. The Border and the Ontario Economy. Cross-Border Transportation Centre. Université de Windsor. [www1.uwindsor.ca/crossborder/system/files/The_Border_Report2012\(1\).pdf](http://www1.uwindsor.ca/crossborder/system/files/The_Border_Report2012(1).pdf)
- Andrews, Kimberly et Swanson, James. 2006. Does Public Infrastructure Affect Regional Performance? Growth and Change, vol. 26, n° 2.
- Antunes, Pedro; Beckman, Kip; et Johnson, Jacqueline. 2010. The Economic Impact of Public Infrastructure in Ontario. Conference Board du Canada.
- Apparicio, Philippe; Dussalt, Gaetan; Polese, Mario; et Shearmur, Richard. 2007. Infrastructures de transports et développement économique local. Étude de la relation entre accessibilité continentale et croissance locale de l'emploi, Canada, 1971-2001. Institut national de la recherche scientifique, Urbanisation Culture et Société.
- Arslandalp, Serkan; Bornhorst, Fabian; Gupta, Sanjeev; et Sze, Elsa. 2010. Public Capital and Growth. Document de travail du FMI, n° 10-175.
- Aschauer, David. 1987. Is the Public Capital Stock Too Low? Essays on Issues, n° 2. Banque fédérale de réserve de Chicago.
- Aschauer, David. 1988. Rx for Productivity: Build Infrastructure. Essays on Issues, n° 13. Banque fédérale de réserve de Chicago.
- Aschauer, David. 1989. Is Public Expenditure Productive? Journal of Monetary Economics, vol. 23, no 2.
- Aschauer, David. 1989. Does Public Capital Crowd Out Private Capital? Journal of Monetary Economics, vol. 24, no 2.
- Aschauer, David. 1989. Public Investment and Productivity Growth in the Group of Seven. Banque fédérale de réserve de Chicago.
- Aschauer, David. 1990. Why is Infrastructure Important? Is There a Shortfall in Public Capital Investment? Is There a Shortfall in Public Capital Investment? Alicia Munnell (éd.). Série de conférences n° 34. Actes d'une conférence tenue à Harwich Port (MA). Banque fédérale de réserve de Boston.
- Aschauer, David. 1990. Highway Capacity and Economic Growth. Perspectives économiques septembre et octobre 1990. Banque fédérale de réserve de Chicago.
- Aschauer, David. 1993. Public Capital and Economic Growth. Public Infrastructure Investment: A Bridge to Productivity Growth? Public Policy Brief no 4. Jerome Levy Economics Institute of Bard College.
- Aschauer, David. 1995. Fiscal Policy and Aggregate Demand. The American Economic Review, vol. 75, n° 1.
- Aschauer, David. 1997. Output and Employment Effects of Public Capital. Document de travail n° 190. Jerome Levy Economics Institute of Bard College.
- Aschauer, David. 1997. Dynamic Output and Employment Effects of Public Capital. Document de travail n° 191. Jerome Levy Economics Institute of Bard College.
- Aschauer, David. 1998. How Big Should the Public Capital Stock Be? The Relationship Between Public Capital and Economic Growth. Public Policy Brief no 43. Jerome Levy Economics Institute of Bard College.
- Aschauer, David. 2000. Do States Optimize? Public Capital and Economic Growth Annals of Regional Science, vol. 34, n° 3.
- Aschauer, David. 2000. Public Capital and Economic Growth: Issues of Quantity, Finance, and Efficiency. Economic Development and Cultural Change, vol. 48, n° 2.
- Aschauer, David. 2001. Output and Employment Effects of Public Capital. Public Finance and Management, vol. 1, no 2.
- Fondation Asie Pacifique. Brief History of Canada's Pacific Gateway. Consulté le 13 décembre 2013. www.asiapacific.ca/gateway/briefhistory
- Attaray, E. 1988. Transportation and Economic Prosperity. Division de l'analyse économique et financière du ministère des Transports de la Californie.
- Auerback, Alan. 2009. Implementing the New Fiscal Policy Activism. American Economic Review, vol. 99, n° 2.
- Azzimonti, Marina. 2009. Barriers to Investment in Polarized Societies. American Economic Review, vol. 101, n° 5.

Badkar, Mamta et Sam Ro. Décembre 2011. These 10 Countries Will Command World Trade in 2050. Business Insider. <http://www.businessinsider.com/countries-leading-world-trade-2050-2011-12>.

Bagala, Biswal; Satya, Paul; et Singh, Balbir. 2004. Public Infrastructure and the Productive Performance of Canadian Manufacturing Industries. Southern Economic Association. Chapel Hill, N.C.

Bain and Company Inc. 2009. The Great Eight: Trillion Dollar Growth Trends to 2020.

Baker McNeill, Jena. 2008. Building Infrastructure Resiliency: Private Sector Investment in Homeland Security. Heritage Foundation.

Baldwin, John et Dixon, Jay. 2008. Le capital infrastructurel : sa nature, sa répartition et son importance. Statistique Canada. N° 15-206-X au catalogue N° 016.

Baltagi, Badi et Pinnoi, Nat. 1995. Public Capital Stock and State Productivity Growth: Further Evidence. *Empirical Economics*, vol. 20, n° 2.

Banister, David et Berechman, Yossi. 2000. The Economic Development Effects of Transport Investments. Un document préparé aux fins d'une présentation à l'atelier TRANS-TALK tenu du 6 au 8 novembre 2000 à Bruxelles, en Belgique.

Banque du Canada. Janvier 2013. Rapport sur la politique monétaire. www.banqueducanada.ca/wp-content/uploads/2013/01/rpm-2013-01-23.pdf

Barro, Robert. 1991. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth. *Journal of Political Economy*, vol. 98, n° 5.

Batina, Raymond. 1998. On the Long Run Effects of Public Capital and Disaggregated Public Capital on Aggregate Output. *International Tax and Public Finance*, vol. 5, n° 3.

Batina, Raymond. 1999. On the Long Run Effect of Public Capital on Aggregate Output: Estimation and Sensitivity Analysis. *Empirical Economics*, vol. 24, numéro 4.

Batina, Raymond. 2001. The Effects of Public Capital. *Public Finance and Management*, vol. 1, n° 2.

Beaudette, Teghan. 2013. Manitoba to hike PST to 8%. CBC News Manitoba. <http://www.cbc.ca/news/canada/manitoba/manitoba-to-hike-pst-to-8-1.1310688>

Bivens, Josh. 2010. An Assessment of the American Recovery and Reinvestment Act. Une présentation au Comité des budgets de la Chambre, le 14 juillet 2010 à Washington, DC. Economic Policy Institute.

Bivens, Josh. 2012. Public Investment: The Next New Thing for Powering Economic Growth. Mémoire n° 338 de l'EPI. Economic Policy Institute.

Bivens, Josh; Irons, John; et Pollack, Ethan. 2009. Transportation Investments and the Labour Market: How Many Jobs Could Be Generated and What Type? Mémoire n° 252 de l'Economic Policy Institute. Economic Policy Institute.

Bottasso, Anna; Castagnetti, Carolina; et Conti, Maurizio. 2011. And Yet They Co-Move! Public Capital and Productivity in the OECD: A Panel Cointegration Analysis With Cross-section Dependence. Document no 154. Dipartimento di economia politica e metodi quantitativi. Università degli studi di Pavia, Italy.

Bougheas, Spiros; Demetriades, Panicos; et Mamuneas, Theofanis. 2000. Infrastructure, Specialization, and Economic Growth. *Revue canadienne d'économie*, vol. 33, n° 2. Association canadienne d'économie.

Brown, David et al. 2004. Canada's Transportation Infrastructure Challenge: Strengthening the Foundations. Conference Board du Canada. <http://www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=1137>

Brox, James. 2008. Infrastructure Investment: The Foundation of Canadian Competitiveness. *Enjeux politiques*, vol. 9, n° 2. Institut de recherche en politiques publiques (IRPP).

Brox, James A. et Fader, Christina. 2005. Infrastructure Investment and Canadian Manufacturing Productivity. *Applied Economics*, vol. 37, numéro 11.

Brox, James et Leonard, Jeremy. 2009. Shoring up the Competitive Posture of Canadian Manufacturers: What are the Policy Levers? *Choices*, vol. 15, n° 4. Institut de recherche en politiques publiques (IRPP).

Calderon, Cesar et Servén, Luis. 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. Document de travail numéro 3400. Banque mondiale.

Calderon, Cesar; Moral-Benito, Enrique; et Servén, Luis. 2011. Is Infrastructure Capital Productive? A Dynamic Heterogeneous Approach. Banque mondiale.

Canadian Energy Research Institute (CERI). 2012. Pacific Access: Part 1 – Linking Oil Sands Supply to New and Existing Markets. Étude no 129, partie 1. www.ceri.ca/images/stories/part_i_-_impacts_of_oil_sands_production_-_final_july_2012.pdf

Canning, David. 1999. Une base de données des stocks d'infrastructures dans le monde, 1950-1995. Banque mondiale.

Canning, David et Bennathan, Esra. 2000. The Social Rate of Return on Infrastructure Investments. Document de travail et de recherche sur les politiques n° 2390. Banque mondiale.

Canning, David et Pedroni, Peter. 2004. The Effects of Infrastructure on Long-Run Economic Growth. Document de travail 2004-04 du département des sciences économiques. Williams College.

Canning, David et Pedroni, Peter. 2008. Infrastructure, Long-Run Economic Growth, and Causality Tests for Cointegrated Panels. *Manchester School*, vol. 76, n° 5.

Canadian Energy Research Institute (CERI). 2012. Pacific Access: Part 1 – Linking Oil Sands Supply to New and Existing Markets. Étude no 129, partie 1. www.ceri.ca/images/stories/part_i_-_impacts_of_oil_sands_production_-_final_july_2012.pdf

- Chambre de commerce du Canada (CCC). 2013a. Les bases d'un Canada compétitif : La nécessité d'investir de façon stratégique dans les infrastructures. http://www.chamber.ca/fr/medias/blogue/131218-Les-bases-dun-Canada-competitif/131218_Les_bases_dun_Canada_competitif.pdf
- Chambre de commerce du Canada (CCC). 2013b. 50 millions de dollars par jour. http://www.chamber.ca/fr/medias/blogue/130917-50-millions-de-dollars-par-jour/130917_50_Million_par_jours.pdf
- Chambre de commerce du Canada (CCC). 2011. L'économie canadienne en marche : Quatre piliers d'une stratégie nationale de transport. http://www.armateurs-du-st-laurent.org/fileadmin/Documents/TMCD/Rapports_et_documents/FR/2008_Strategie-des-transport.pdf
- Chu, Wen-wen. 2011. Market Socialism, Chinese Style: Bringing Development Back into Theory China Economic Journal, vol. 3, n° 3.
- Clarida, Richard. 1993. International Capital Mobility, Public Investment and Economic Growth. Document de travail 4506 du NBER. Bureau national de recherche économique des États-Unis.
- Clark, Ximena, et al. 2004. Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade. Document de travail 10353 du NBER. www.nber.org/papers/w10353
- Coad, Len; Crawford, Todd; et MacDonald, Alicia. 2010. Shedding Light on the Economic Impact of Investing in Electricity Infrastructure. Conference Board du Canada.
- Cohen, Jeffrey et Morrison-Paul, Catherine. 2004. Public Infrastructure Investment, Interstate Spatial Spillovers, and Manufacturing Costs. The Review of Economics and Statistics, vol. 86, n° 2.
- Comité permanent du commerce international. 2007. Vers une meilleure politique commerciale – Dix étapes. Léon Benoît, président. <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=2861986&Mode=1&Parl=39&Ses=1&Language=F>
- Commission canadienne du tourisme. 2011. L'industrie canadienne du tourisme. http://fr-corporate.canada.travel/sites/default/files/pdf/media_centre/media_centre_resources/2014/tourism_industry_fact_sheet_fr.pdf
- Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE). 2005. The Impact of Transport Links on Trade Investment and Economic Integration. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/osce/osceunece/misc_Dushanbe_nowak.pdf
- Conference Board du Canada. 2012a. Investment and Productivity.
- Conference Board du Canada. 2012b. Labour Productivity Growth.
- Congressional Budget Office. 1991. How Federal Spending for Infrastructure and other Public Investments Affects the Economy. Congressional Budget Office.
- Conseil des aéroports du Canada. 2012. L'un de nos aéroports a disparu! Communiqué. <http://www.cacairports.ca/fr/press-releases/I%E2%80%99un-de-nos-a%C3%A9roports-disparu>
- Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile. 2013. Un appel à l'action : II – Rapport du Comité sur la compétitivité du secteur manufacturier du Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile. <http://capcinfo.ca/images/PDF/CallforAction2013-fr.pdf>
- Cooper, David. 2012. Assessing the Economic Benefits of Increased Investment in Los Angeles's Public Transit Infrastructure. Mémoire n° 334 de l'EPI. Economic Policy Institute.
- Costa, Jose da Silva; Ellson, Richard; et Martin, Randolph. 1987. Public Capital, Regional Output, and Development: Some Empirical Evidence. Journal of Regional Science, vol. 27, n° 3.
- Cox, Wendell. 2009. A Canadian Autobahn: Creating a World-class Highway System for the Nation. Série d'articles sur les politiques. N° 76. Frontier Centre for Public Policy.
- Coyne, Andrew. 2011. « Stuck in Traffic ». Maclean's. 17 janvier.
- Crampton, Graham. 2003. Economic Development Impacts of Urban Rail Transport. Département des sciences économiques de la Reading University, Reading, Royaume-Uni.
- Crowder, William et Himarios, Daniel. 1997. Balanced Growth and Public Capital: An Empirical Analysis. Applied Economics, vol. 29, n° 8.
- Cullison, William. 1993. Public Investment and Economic Growth. Economic Quarterly, vol. 79, n° 4. Banque fédérale de réserve de Richmond.
- D'Aquino, Thomas. 2008. Seizing the Opportunities of Globalization. Enjeux publics. (Numéro de juin 2008.) Institut de recherche en politiques publiques (IRPP).
- Demetriades, Panicos et Mamuneas, Theofanis. 2000. Intertemporal Output and Employment Effects of Public Infrastructure Capital: Evidence from 12 OECD Economies. The Economic Journal, vol. 110, numéro 465.
- Deno, Kevin. 1988. The Effect of Public Capital on US Manufacturing Activity: 1970-1978. Southern Economic Journal, vol. 55, n° 2.
- Deno, Kevin et Eberts, Randall. 1991. Public Infrastructure and Regional Economic Development: A Simultaneous Equations Approach. Journal of Urban Economics, vol. 30, n° 3.
- Deshpande, Manansi et Elmendorf, Douglas. 2008. An Economic Strategy for Investing in America's Infrastructure. Brookings Institution.
- Dissou, Yazid et Didic, Selma. 2011. Public Infrastructure and Economic Growth: A Dynamic General Equilibrium Analysis with Heterogeneous Agents. (Document préliminaire.) Département des sciences économiques. Université d'Ottawa.
- Duggal, G.; Saltzman, C.; et Klein, L.R. 1999. Infrastructure and Productivity: A Nonlinear Approach. Journal of Econometrics, vol. 92, n° 1.

Eberts, Randall. 1986. Estimating the Contribution of Urban Public Infrastructure to Regional Growth. Document de travail 8610. Banque fédérale de réserve de Cleveland.

Eberts, Randall. 1990. Cross-Sectional Analysis of Public Infrastructure and Regional Productivity Growth. Document de travail 9004. Banque fédérale de réserve de Cleveland.

Eberts, Randall et Fogerty, Michael. 1987. Estimating the Relationship Between Local, Public, and Private Investment. Document de travail 8703. Banque fédérale de réserve de Cleveland

Egert, Balazs; Kozluk, Tomasz; et Sutherland, Douglas. 2009. Infrastructure and Growth: Empirical Evidence. Document de travail n° 957 du Département des affaires économiques de l'OCDE. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Eisner, Robert. 1991. Infrastructure and Regional Economic Performance. New England Economic Review. Banque fédérale de réserve de Boston. Numéro de septembre-octobre 1991.

Eisner, Robert. 1994. Real Government Saving and the Future. Journal of Economic Behavior and Organization, vol. 23 n° 2.

Erenburg, Sharon. 1992. The Relationship Between Public and Private Investment. Economics Archive, document de travail (WP-85). Jerome Levy Economics Institute of Bard College.

Esfahani, Hadi Salehi et Ramirez, Teresa Maria. 1999. Infrastructure and Economic Growth. Borradores de Economia. N° 123. Banque de la république de la Colombie.

Esfahani, Hadi Salehi et Ramirez, Maria Teresa. 2003. Institutions, Infrastructure, and Economic Growth. Journal of Development Economics, vol. 70, n° 2.

Esteban, Joan et Ray, Debraj. 2006. Inequality, Lobbying, and Resource Allocation. American Economic Review, vol. 96, n° 1.

Evans, Paul et Karras, Georgios. 1993. Is Government Capital Productive? Evidence From a Panel of Seven Countries. Journal of Macroeconomics, vol. 16, n° 2.

Evans, Paul et Karras, Georgios. 1994. Are Government Activities Productive? Evidence From a Panel of U.S. States. The Review of Economics and Statistics, vol. 76, n° 1.

Felice, Giulia. 2010. A Two-Sector Model of Public Investment and Growth. Institut de Kiel pour l'économie mondiale.

Fernald, John. 1999. Roads to Prosperity? Assessing the Link Between Public Capital and Productivity. American Economic Review, vol. 89, n° 3.

Finlayson, Jock. 2011. Transportation Infrastructure for a Globally Connected BC Economy. Business Council of British Columbia.

Finn, Mary. 1993. Is all Government Capital Productive? Economic Quarterly, vol. 79, n° 4. Banque fédérale de réserve de Richmond.

Ford, Robert et Poret, Pierre. 1991. Infrastructures et productivité du secteur privé. Revue économique n° 17. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Forum économique mondial. 2013. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities. www.weforum.org/reports/enabling-trade-valuing-growth-opportunities

Forum économique mondial. 2012. Global Enabling Trade Report 2012: Reducing Supply Chain Barriers. reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2012/#

Forum économique mondial. 2010. Positive Infrastructure: A Framework for Revitalizing the Global Economy.

Fox, William et Smith, Tim. 1990. Public Infrastructure Policy and Economic Development. Economic Review, mars-avril 1990. Banque fédérale de réserve de Kansas City.

Garcia-Milà, Teresa et McGuire, Therese. 1992. The Contribution of Publicly Provided Inputs to States' Economies. Regional Science and Urban Economics, vol. 22, n° 2.

Garcia-Milà, Teresa; McGuire, Therese; et Porter, Robert. 1996. The Effect of Public Capital in State-Level Production Functions Reconsidered. The Review of Economics and Statistics, vol. 78, n° 1.

Gillen, David. 2000. Public Capital, Productivity and the Linkages to the Economy: Transportation Infrastructure. Département des sciences économiques, École de commerce et de sciences économiques, Université Wilfrid Laurier.

Goldfarb, Danielle. 2007. Is Just-In-Time Replacing Just-In-Time? How Cross-Border Trading Behaviour Has Changed Since 9/11. Conference Board du Canada. <http://www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=2050>

Gordon, Emily; Hays, Jeremy; Pollack, Ethan; Sanchez, Daniel; et Walsh, Jason. 2011. Water Works: Rebuilding Infrastructure, Creating Jobs, Greening the Environment. Economic Policy Institute.

Gouvernement de la Colombie-Britannique. 2012. Building Markets, Growing Jobs: The Pacific Gateway Transportation Strategy 2012-2020 www.pacificgateway.gov.bc.ca/documents/120402_Gateway_Strategy.pdf

Gouvernement de la Colombie-Britannique. 2005. Opening up BC: A transportation plan for British Columbia. www.th.gov.bc.ca/publications/reports_and_studies/transportation_plan_web.pdf

Gouvernement de la Saskatchewan. 2012. Economic Review 2012. Numéro 66. <http://www.stats.gov.sk.ca/stats/ER2012.pdf>

Gouvernement de l'Ontario. 2011. Construire ensemble : Emplois et prospérité pour les Ontariennes et les Ontariens. http://www.moi.gov.on.ca/fr/infrastructure/building_together/plan.asp

Gouvernement du Canada. 2010. Devenir un maillon des chaînes de valeur mondiales : Guide à l'intention des petites et moyennes entreprises. Service des délégués commerciaux du Canada. <http://www.deleguescommerciaux.gc.ca/fra/pdf.jsp?did=131655&fn=cvm-fra.pdf>

Gouvernement du Canada. Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Site Web consulté le 13 décembre 2013. <http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/ipcap.html>

- Gouvernement du Canada. 2007. Investir dans la position concurrentielle du Canada. Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence. [https://www.ic.gc.ca/eic/site/cprp-gepmc.nsf/vwapj/sharpening_f_final.pdf/\\$file/sharpening_f_final.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/cprp-gepmc.nsf/vwapj/sharpening_f_final.pdf/$file/sharpening_f_final.pdf)
- Gouvernement du Canada. 2012. Le commerce international du Canada : Le point sur le commerce et l'investissement – 2012. http://international.gc.ca/economist-economiste/performance/state-point/state_2012_point/SoT_2012_toc.aspx?lang=fra
- Gouvernement du Canada. 2011. Les transports au Canada. Transports Canada. <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm>
- Gouvernement du Canada. 2009. Saisir les avantages globaux : La stratégie commerciale mondiale pour assurer la croissance et la prospérité du Canada. <http://www.international.gc.ca/commerce/assets/pdfs/GCS-fr.pdf>
- Gouvernement du Manitoba. The Five Year Plan to Build a Stronger Manitoba: Manitoba's Core Infrastructure Priorities. <http://www.gov.mb.ca/mit/pdf/five-yr-plan.pdf>
- Greenstein, Robert et Kogan, Richard. 2011. Balanced Budget Amendment Highly Ill-Advised for Addressing Long-Term Fiscal Problems. Center on Budget and Policy Priorities.
- Greenstone, Michael et Looney, Adam. 2011. Investing in the Future: An Economic Strategy for State and Local Governments in a Period of Tight Budgets. Brookings Institution.
- Groupe de la Banque mondiale. 2008. Sustainable Infrastructure Action Plan.
- Groupe de recherche en développement. 2010. Infrastructure et croissance. Banque mondiale.
- Gu, Wulong et MacDonald, Ryan. 2009. L'effet de l'infrastructure publique sur les estimations de la productivité multifactorielle au Canada. Statistique Canada, n° au catalogue : 15-206-XWF20008021, n° 21.
- Harchaoui, Tarek et Tarkhani, Faouzi. 2003. Le capital public et sa contribution à la productivité du secteur des entreprises du Canada. Statistique Canada, n° au catalogue : CS11-0027/17F-PDF, n° 017.
- Harchaoui, Tarek; Tarkhani, Faouzi; et Warren, Paul. 2003. L'infrastructure publique au Canada : où en sommes-nous? Statistique Canada, numéro au catalogue : 11-624-MIF2003005, n° 005.
- Harchaoui, Tarek; Tarkhani, Faouzi; et Warren, Paul. 2004. Public Infrastructure in Canada, 1961-2002. Canadian Public Policy, vol. 30, n° 3.
- Haughwout, Andrew. 2000. Public Infrastructure Investments, Productivity, and Welfare in Fixed Geographic Areas. Staff Report n° 104. Banque fédérale de réserve de New York.
- Haughwout, Andrew. 2000. The Paradox of Infrastructure Investment: Can a Productive Good Reduce Productivity? Brookings Institution.
- Henckel, Timo et McKibbin, Warwick. 2010. The Economics of Infrastructure in a Globalized World. Brookings Institution.
- Hillestad, Richard; Van Roo, Ben; et Yoho, Keenan. 2009. Fast-Forward: Key Issues in Modernizing the US Freight-Transportation System for Future Economic Growth. RAND Corporation.
- Hockett, Robert et Frank, Robert. 2012. Public Infrastructure Investment, Renewed Economic Growth and the US Fiscal Position. Document de recherche n° 2-04, Études juridiques Cornell. Cornell Law School.
- Holden, Michael. 2013. Pipe or Perish: Saving an Oil Industry at Risk. Canada West Foundation. <http://cwf.ca/publications-1/pipe-or-perish>
- Holden, Michael. 2010. Négociations commerciales entre le Canada et l'Union européenne 1. Survol des négociations. Bibliothèque du Parlement. <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/2010-53-f.htm>
- Holtz-Eakin, Douglas. 1988. Private Output, Government Capital, and the Infrastructure Crisis. Document de discussion n° 394. Département des sciences économiques, Columbia University.
- Holtz-Eakin, Douglas. 1993. New Federal Spending for Infrastructure: Should We Let This Genie Out of the Bottle? Publié dans Public Infrastructure Investment: A Bridge to Productivity Growth? Mémoire de politique publique n° 4. Jerome Levy Economics Institute of Bard College.
- Holtz-Eakin, Douglas. 1994. Public Sector Capital and the Productivity Puzzle. The Review of Economics and Statistics, vol. 76, n° 1. Massachusetts Institute of Technology Press.
- Holtz-Eakin, Douglas et Lovely, Mary. 1995. Scale Economies, Returns to Variety, and the Productivity of Public Infrastructure. Document de travail n° 5295. Bureau national de recherche économique des États-Unis.
- Holtz-Eakin, Douglas et Schwartz, Amy Ellen. 1995. Spatial Productivity Spillovers From Public Infrastructure: Evidence From State Highways. Document de travail n° 5004. Bureau national de recherche économique des États-Unis.
- Holtz-Eakin, Douglas et Wachs, Martin. 2011. Strengthening Connections Between Transportation Investment and Economic Growth. RAND Corporation.
- Hulten, Charles. 1996. Infrastructure Capital and Economic Growth: How Well You Use It May Be More Important Than How Much You Have. Bureau national de recherche économique des États-Unis (NBER) Document de travail n° 5847.
- Hulten, Charles et Schwab, Robert. 1991. Is There Too Little Capital? Infrastructure and Economic Growth. American Enterprise Institute.
- Hulten, Charles et Schwab, Robert. 1992. Infrastructure Spending: Where do we go From Here? National Tax Journal, vol. 46, n° 3.

InterVISTAS Consulting Inc. 2013. 2012 Port Metro Vancouver Economic Impact Study.

Ircha, Michael C. 2003. « Ports: A Component of Canada's Critical Infrastructure ». Canadian Ports Magazine. Printemps 2003. www.unb.ca/research/transportation-group/_resources/pdf/research-papers/ports-a-component-of-canadas-critical-infrastructure.pdf

Isaksson, Anders. 2009. Public Capital, Infrastructure, and Industrial Development. Division de la recherche et des statistiques. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI).

Jones, Christopher. 2006. The Trading Dragon: Boosting Canada's Transportation Infrastructure to Accommodate the New China Syndrome. Policy Options, décembre 2005 – janvier 2006.

Kamps, Christophe. 2004. New Estimates of Government Net Capital Stocks for 22 OECD Countries, 1960-2001. Document de travail n° 04/67 du FMI. Département des finances publiques, Fonds monétaire international.

Kamps, Christophe. 2005. Is There a Lack of Public Capital in the European Union? Documents de la Banque européenne d'investissement, vol. 10, no 1.

Kamps, Christophe. 2005. The Dynamic Effects of Public Capital: VAR Evidence for 22 OECD Countries. International Tax and Public Finance, vol. 12, n° 4.

Kelejian, Harry et Robinson, Dennis. 1997. Infrastructure Productivity Estimation and its Underlying Econometric Specifications: A Sensitivity Analysis. Articles publiés dans Regional Science, vol. 76, numéro 1.

Khanam, Bilkis. 1996. Highway Infrastructure Capital and Productivity Growth: Evidence from the Canadian Goods Producing Sector. Logistics and Transportation Review, vol. 32, n° 3.

Kruger, Niklas. 2012. Does Infrastructure Really Cause Growth? The Time Scale Dependent Causality Nexus Between Infrastructure Investments and GDP. Document de travail 2012-15. Centre for Transport Studies.

Lammam, Charles. 2010. The Benefits of Congestion Pricing. Fraser Forum. Février 2010. Institut Fraser.

Lapointe, Alain. 2004. Compétitivité et attractivité des villes canadiennes : la nécessité d'une nouvelle entente. École des hautes études commerciales de Montréal (HEC Montréal), Université de Montréal.

Lau, Sau-Him Paul et Sin, Chor-Yiu. 1997. Public Infrastructure and Economic Growth: Time-Series Properties and Evidence. Economic Record, vol. 73, numéro 221.

Lawson, Sandra et Dragusanu, Raluca. 2008. Building the World: Mapping Infrastructure Demand. Document n° 166 de Global Economics. Goldman Sachs.

Leduc, Sylvain et Wilson, Daniel. 2012. Roads to Prosperity or Bridges to Nowhere: Theory and Evidence on the Impact of Public Infrastructure Investment. Document de travail 18042 du NBER.

Bureau national de recherche économique des États-Unis.

Lefebvre, Mario et Brender, Natalie. 2006. Canada's Hub Cities: A Driving Force of the National Economy. Conference Board du Canada.

Levy, Jay et Cadette, Walter. 1998. Overcoming America's Infrastructure Deficit. Public Policy Brief Highlights Series. Bard College Publications Office.

Liu, Yang et Qin, Fengming. 2009. The Scale of Infrastructure and Economic Growth: A Perspective from Demand Side. China Economist, septembre-octobre 2009.

Lucas, Robert. 1976. Econometric Policy Evaluation: A Critique. Série de conférences sur les politiques publiques de Carnegie-Rochester, vol. 1, n° 1.

Lynde, Catherine. 1992. Private Profit and Public Capital. Journal of Macroeconomics, vol. 14, numéro 1.

Lynde, Catherine et Richmond, James. 1991. The Role of Public Capital in Production. The Review of Economics and Statistics, vol. 74, n° 1.

Lynde, Catherine et Richmond, James. 1993. Public Capital and Total Factor Productivity. International Economic Review, vol. 34, n° 2.

MacDonald, Ryan. 2008. Un examen du rôle du capital public dans la production. Statistique Canada, numéro au catalogue : 11F0027M, n° 050.

Mattoon, Richard. 2004. L'infrastructure et le développement économique de l'État : Examen des enjeux. Un document préparé pour une conférence tenue les 7 et 8 juin 2004 à Ottawa (Ontario) et intitulée Nouveaux défis : le point sur l'économie et la société. Conférence subventionnée par Statistique Canada. Statistique Canada.

McMillan, Charles. 2011. Innovation in Canada's Trade Gateways and Corridors. Policy Options, septembre 2011. Institut de recherche en politiques publiques (IRPP).

McMillin, Douglas et Smyth, David. 1994. A Multivariate Time Series Analysis of the United States Aggregate Production Function. Empirical Economics, vol. 19, n° 4.

Merriman, David. 1990. Public Capital and Regional Output: Another Look at Some Japanese and American Data. Regional Science and Urban Economics, vol. 20, n° 4.

Milbourne, Ross; Otto, Glenn; et Voss, Graham. 2003. Public Investment and Economic Growth. Applied Economics, vol. 35, numéro 5.

Milke, Mark. 2009. A High-Speed Train Collision with Fiscal Sense. Notes tirées de Frontier Centre for Public Policy. (Juillet 2009.)

Mitra, Pritha. 2006. Has Government Investment Crowded Out Private Investment in India? American Economic Review, vol. 96, n° 2.

- Mitnik, Stefan et Neumann, Thorsten. 2001. Dynamic Effects of Public Investment. Vector Autoregressive Evidence from Six Industrialized Countries. *Empirical Economics*, vol. 26, n° 2.
- Moomaw, Ronald et Williams, Martin. 1991. Total Factor Productivity Growth in Manufacturing: Further Evidence From the States. *Journal of Regional Science*, vol. 31, n° 1.
- Moomaw, Ronald et Williams, Martin. 1995. The Interregional Impact of Infrastructure Capital. *Southern Economic Journal*, vol. 61, n° 3.
- Montgomery, David. 1989. Public Infrastructure Investment: Lessons from the Past, Opportunities for the Future. Congressional Budget Office (CBO).
- Moreno, Rosina; Artis, Manuel; Lopez-Bazo, Enrique; et Surinach, Jordi. 1997. Evidence of the Complex Link Between Infrastructure and Regional Growth. Département de l'économétrie. Université de Barcelone. Barcelone, Espagne.
- Morrison, Catherine et Schwartz, Amy. 1996. State Infrastructure and Productive Performance. *American Economic Review*, vol. 86, n° 5.
- Morrison, Catherine et Schwartz, Amy. 1996. Public Infrastructure, Private Input Demand, and Economic Performance in New England Manufacturing. *Journal of Business and Economic Statistics*, vol. 14, n° 1.
- Munnell, Alicia. 1990. Is There a Shortfall in Public Capital Investment? An Overview. Dans la série de conférences « Is There a Shortfall in Public Capital Investment? »
- Munnell, Alicia (éd.). Conference Series No. 34. Actes d'une conférence tenue à Harwich Port, MA. Banque fédérale de réserve de Boston.
- Munnell, Alicia. 1990. Why has Productivity Growth Declined? Productivity and Public Investment. *New England Economic Review*. (Janvier-février 1990). Banque fédérale de réserve de Boston.
- Munnell, Alicia. 1992. Policy Watch: Infrastructure Investment and Economic Growth. *Journal of Economic Perspectives*, vol. 6, n° 4.
- Munnell, Alicia et Cook, Leah. 1990. How Does Public Infrastructure Affect Regional Economic Performance? *New England Economic Review*. (Septembre-octobre 1990). Banque fédérale de réserve de Boston.
- Nadiri, Ishaq et Mamuneas, Theofanis. 1994. The Effects of Public Infrastructure and R&D on the Cost Structure and Performance of US Manufacturing Industries. *The Review of Economics and Statistics*, vol. 76, n° 1.
- Nannan, Yu et Jianing, Mi. 2012. Public Infrastructure Investment, Economic Growth and Policy Choice: Evidence from China. École de gestion, Institut de technologie d'Harbin. Harbin, Chine.
- Nations Unies. 2001. UNCTAD Infrastructure Report. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).
- Neusser, Klaus. 1993. Public Capital Stock and Private Sector Productivity in the Long Run. Publié dans *Economic Growth in the World Economy*. Siebert H. (Ed.). JCB Mohr.
- Nguyen, Tien T. et Randall Wagle. 2011. « Border Delays Re-Emerging Priority: Within-Country Dimensions for Canada ». *Analyse de politiques*, vol. XXXVII, no 1. http://buildthedricnow.files.wordpress.com/2010/06/border_delays_study_2011.pdf
- Nordås, Hildegunn Kyvik et Roberta Piermartini. 2004. Infrastructure and Trade. Organisation mondiale du commerce – Division de la recherche économique et des statistiques. www.wto.org/english/res_e/reser_e/wpaps_e.htm
- Nourzad, Farrokh et Vrieze, Martin. 1995. Public Capital Formation and Productivity Growth: Some International Evidence. *Journal of Productivity Analysis*, vol. 6, n° 4.
- O'Fallen, Carolyn. 2003. Linkages Between Infrastructure and Economic Growth. Ministère du Développement économique, gouvernement de la Nouvelle-Zélande.
- Ontario Chamber of Commerce. 2004. Cost of Border Delays to Ontario. http://www.occ.on.ca/assets/Cost-of-Border-Delays-to-Ontario_May-2004.pdf
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). 2002. Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development. OCDE.
- Organisation de coopération et de développement économiques. 2006. Les Infrastructures à l'horizon 2030: Télécommunications, transports terrestres, eau et électricité. OCDE.
- Organisation de coopération et de développement économiques. 2008. Les Infrastructures à l'horizon 2030 : Une synthèse. OCDE.
- O'Sullivan, Siobhán et François Tougas. 2011. Investment in Canada's Asia-Pacific Gateway Infrastructure for Bulk vs. Container Traffic. http://www.mcmillan.ca/Files/128553_Investment%20in%20Canadas%20Asia-Pacific%20Gateway%20Infrastructure%20for%20Bulk%20vs%20Container%20Traffic.pdf
- Otto, Glenn et Voss, Graham. 1994. Public Capital and Private Sector Productivity. *Economic Record*, vol. 70, n° 209.
- Otto, Glenn et Voss, Graham. 1996. Public Capital and Private Production in Australia. *Southern Economic Journal*, vol. 62, n° 3.
- Otto, Glenn et Voss, Graham. 2002. Public and Private Investment in the United States and Canada. *Economic Modelling*, vol. 19, n° 4.
- Pereira, Alfredo. 2000. Is All Public Capital Created Equal? The Review of Economics and Statistics, vol. 82, n° 3. Massachusetts Institute of Technology Press.
- Pereira, Alfredo. 2001. International Evidence on Public Investment and Private Sector Performance. *Public Finance and Management*, vol. 1, n° 2.

Pereira, Alfredo. 2001. On the Effects of Public Investment on Private Investment: What Crowds in What? *Public Finance Review*, vol. 29, n° 1.

Pereira, Alfredo et Andraz Jorge. 2001. On the Impact of Public Investment on the Performance of U.S. Industries. *Public Finance Review*, vol. 31, n° 1.

Pereira, Alfredo et Andraz, Jorge. 2010. On the Economic and Fiscal Effects of Investments in Road Infrastructures in Portugal. Département des sciences économiques, document de travail n° 33. College of William and Mary.

Pereira, Alfredo et Andraz, Jorge. 2010. On the Economic Effects of Public Infrastructure Investment: A Survey of the International Evidence. Département des sciences économiques, document de travail n° 108. College of William and Mary.

Pereira, Alfredo et Andraz, Jorge. 2012. On the Economic Effects of Public Infrastructure Investment: A Survey of the International Evidence. Département des sciences économiques, document de travail n° 108. College of William and Mary

Pereira, Alfredo et de Frutos, Rafael. 1999. Public Capital Accumulation and Private Sector Performance. *Journal of Urban Economics*, vol. 46, n° 2.

Peterson, George. 1990. Is Public Infrastructure Undersupplied? In *Is There a Shortfall in Public Capital Investment?* Munnell, Alicia (éd.). Série de conférences n° 34. Actes d'une conférence tenue à Harwich Port, MA. Banque fédérale de réserve de Boston.

Pina, Álvaro t St. Aubyn, Miguel. 2005. How Should We Measure the Return on Public Investment in a VAR? *Economics Bulletin*, vol. 8, n° 5.

Pinnoi, Nat. 1994. Public Infrastructure and Private Production Measuring Relative Contributions. *Journal of Economic Behavior and Organization*, vol. 23, numéro 2.

Pollack, Ethan. 2009. Street Smart: Reforming the Transportation Budget Process. Document d'information n° 254 de l'Economic Policy Institute. Economic Policy Institute.

Pollack, Ethan et Theiss, Rebecca. 2010. Impact of Alternate Public Transit and Rail Investment Scenarios on the Labour Market. Issue Brief n° 285. Economic Policy Institute.

Port Metro Vancouver. 2014. Programme d'amélioration de la capacité des conteneurs. Site Web consulté en janvier 2014. <http://www.portmetrovancouver.com/fr/projects/CCIP.aspx>

Port Metro Vancouver. 2013. Projet du terminal 2 Roberts Bank : Consultation sur les études préconceptuelles. Programme d'amélioration de la capacité des conteneurs.

Port of Seattle. 2011. US Inland Containerized Cargo Moving through Canadian and Mexican Seaports. <http://www.fmc.gov/assets/1/Documents/11-19-comments%20of%20Port%20of%20Seattle.pdf>

Prud'Homme, Rémy. 2004. Infrastructure and Development. (Document préparé pour la conférence annuelle sur l'économie du développement de la Banque mondiale, tenue du 3 au 5 mai 2004, à Washington, DC.) Banque mondiale.

Puig-Junoy, Jaume. 2001. Technical Inefficiency and Public Capital in US States. A Stochastic Frontier Approach. *Journal of Regional Science*.

PwC Economics. 2013. World in 2050 – BRICs and beyond: prospects, challenges and opportunities. www.pwc.com/en_GX/gx/world-2050/assets/pwc-world-in-2050-report-january-2013.pdf

Rakhra, Amrik. 1991. Reinvesting in Infrastructure: Review with Annotated Bibliography. Ministère des Transports des États-Unis (Direction des projets d'immobilisations et de construction, Division des transports terrestres et de la machinerie).

Ram, Rati et Ramsey, David. 1989. Government Capital and Private Output in the United States: Additional Evidence. *Economics Letters*, vol. 30, n° 3.

Ratner, Jonathan. 1983. Government Capital and the Production Function for US Private Output. *Economics Letters*, vol. 13, n° 2.

Research and Library Service. 2010. The Role of Infrastructure Investment in Stimulating Economic Growth During a Recession, with Examples from Australia and USA. Assemblée de l'Irlande du Nord.

Riedl, Brian. 2008. Why Government Spending Does Not Stimulate Economic Growth. Heritage Foundation.

Rioja, Felix. 2003. The Penalties of Inefficient Infrastructure. *Review of Development Economics*, vol. 7, n° 1.

Rives, Janet et Heaney, Michael. 1995. Economic Development Infrastructure and the Links Between Them. *Journal of Regional Analysis and Policy*, vol. 25, n° 1.

Rodriguez, Francisco. 2007. Have Collapses in Infrastructure Spending Led to Cross-Country Divergence in Per Capita GDP? Document de travail n° 52 du DAES. Département des affaires économiques et sociales, Nations Unies.

Romer, Paul. Endogenous Technological Change. *Journal of Political Economy*, vol. 98, n° 5.

Romp, Ward et De Haan, Jakob. 2005. Public Capital and Economic Growth: A Critical Survey. *EIB Papers*, vol. 10, n° 1. Banque européenne d'investissement.

Roy, Francine. 2008. Des routes et des jeux: dépenses des administrations publiques en infrastructures au Canada de 1961 à 2005. Statistique Canada. (N° de catalogue : 11-624-MIF, n° 019).

Rudd, Jeremy. 2000. Assessing the Productivity of Public Capital with a Locational Equilibrium Model. Conseil de la Réserve fédérale.

- Sanchez-Robles, Blanca. 1998. Infrastructure Investment and Growth: Some Empirical Evidence. *Contemporary Economic Policy*, vol. 16, numéro 1.
- Satya, Paul; Balbi, Sahni; et Bagala, Biswal. 2004. Public Infrastructure and the Productive Performance of Canadian Manufacturing Industries. *Southern Economic Journal*, vol. 70, n° 4.
- Schulman, Joseph et Chaundy, David. 2005. Édifier un système efficace de transports: les priorités de la région de l'Atlantique dans le cadre d'une réforme des politiques des transports au Canada. Conseil économique des provinces de l'Atlantique.
- Schultze, Charles. 1990. The Federal Budget and the Nation's Economic Health. Dans *Setting National Priorities: Policy for the Nineties*. Aaron, Henry (éd.). Brookings Institution.
- Schwab, Klaus. 2011. Le rapport sur la compétitivité mondiale, 2011- 2012. Forum économique mondial.
- Sharpe, Andrew et Meghna Banerjee. 2008. Assessing Canada's Ability to Compete for Foreign Direct Investment. Centre d'étude des niveaux de vie. Rapport de recherche 2008-4. <http://www.csls.ca/reports/csls2008-4.pdf>
- Shatz, Howard; Kitchens, Karin; Rosenbloom, Sandra; et Wachs, Martin. 2011. Highway Infrastructure and the Economy: Implications for Federal Policy. RAND Corporation.
- Shenfield, Avery et Tal, Benjamin. 2011. Energizing Infrastructure. CIBC in Focus. (Numéro de septembre 2011). Banque canadienne impériale de commerce (CIBC).
- Shenfield, Avery 2012. « Plan B du Canada ». Nouvelles économiques. Marchés mondiaux CIBC. Communiqué de presse.
- Shioji, Etsuro. 2001. Public Capital and Economic Growth: A Convergence Approach. *Journal of Economic Growth*, vol. 6, n° 3.
- Skerrett, Jen. 2014. « Rail backlogs causing grain boom to go bust ». *Edmonton Journal*. <http://www2.canada.com/edmontonjournal/news/business/story.html?id=99331590-32bd-4636-89b2-5d2bf5ea14ef>
- Spoehr, John; Burgan, Barry; et Molloy, Simon. 2012. Public Investment, Productivity and Economic Growth: The Role and Contribution of Debt Funding. Institut de recherche en sciences sociales de l'Australie. Université d'Adélaïde.
- Statistique Canada. 2008. Le capital infrastructurel : sa nature, sa répartition et son importance. <http://www.statcan.gc.ca/pub/15-206-x/15-206-x2008016-fra.pdf>
- Stephan, Andreas. 1997. The Impact of Road Infrastructure on Productivity and Growth: Some Preliminary Results for the German Manufacturing Sector. Document de discussion n° FS-IV-97-47. (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.)
- Stiff, David et Smetanin, Paul. 2012. Public Infrastructure Underinvestment: The Risk to Canada's Economic Growth. Risk Analytica.
- Straub, Stephane. 2008. Infrastructure and Development: A Critical Appraisal of the Macro Level Literature. Banque mondiale.
- Sturm, Jan et de Haan, Jakob. 1995. Is Public Expenditure Really Productive? New Evidence for the USA and the Netherlands. *Economic Modelling*, vol. 12, n° 1.
- Tatom, John. 1991. Public Capital and Private Sector Performance. Article publié par la Banque fédérale de réserve de St. Louis.
- Tatom, John. 1993. Is an Infrastructure Crisis Lowering the Nation's Productivity? Article publié par la Banque fédérale de réserve de St. Louis.
- Tatom, John. 1993. Paved With Good Intentions: The Mythical National Infrastructure Crisis. Analyse de politique. N° 196. Institut Cato.
- Toigo, Pietro et Woods, Robert. 2006. Public Investment in the United Kingdom. *Journal on Budgeting de l'OCDE*, vol. 6, n° 4.
- Tomer, Adie; Kneebone, Elizabeth; Puentes, Robert; et Berube, Alan. 2011. Missed Opportunity: Transit and Jobs in Metropolitan America. Brookings Institution.
- Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCTC). 2013. Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : Plans, dépenses et résultats. Gouvernement du Canada. <http://www.tbs-sct.gc.ca/hidb-bdih/initiative-fra.aspx?Hi=63>
- US Department of Treasury. 2010. An Economic Analysis of Infrastructure Investment. US Department of Treasury.
- US Department of Treasury. 2012. A New Economic Analysis of Infrastructure Investment. US Department of Treasury.
- Utt, Ronald. 2008. More Transportation Spending: False Promises of Prosperity and Job Creation. Heritage Foundation.
- Vander Ploeg, Casey et Michael Holden. À la croisée des chemins : Arguments en faveur d'un investissement soutenu et stratégique dans l'infrastructure publique. Canada West Foundation. Février 2013. http://cwf.ca/pdf-docs/publications/FR_AtTheIntersection_Feb2013.pdf
- Veldhuis, Niels et Lammam, Charles. 2010. The Stimulus Didn't Work. Fraser Forum. Mai 2010. L'Institut Fraser.
- Veldhuis, Niels et Palacios, Milagros. 2009. Stop the Stimulus Spending. Fraser Forum. Octobre 2009. L'Institut Fraser.
- Veldhuis, Niels; Lammam, Charles; et Palacios, Milagros. 2009. An Irresponsible Budget. Fraser Forum. Mars 2009. L'Institut Fraser.
- Veldhuis, Niels; Lammam, Charles; et Palacios, Milagros. 2010. An Age of Austerity? Fraser Forum. Avril 2010. L'Institut Fraser.
- Vijverberg, Wim; Vijverberg, Chu-Ping; et Gamble, Janet. 1997. Public Capital and Private Productivity. *The Review of Economics and Statistics*, vol. 79, n° 2.

- Ville d'Ottawa. 2009. Analyse de l'infrastructure sociale et de la compétitivité des villes – synthèse et principales constatations.
- Wachs, Martin. 2011. Transportation, Jobs, and Economic Growth. RAND Corporation.
- Wang, Baotai. 2005. Effects of Government Expenditure on Private Investment: Canadian Empirical Evidence. *Empirical Economics*, vol. 30, n° 2.
- Weisbrod, Glen et Reno, Arlee. 2009. Economic Impact of Public Transportation Investment. The American Public Transportation Association (APTA).
- Western Provincial Transportation Ministers Council (WPTMC). 2005. Western Canada Transportation Infrastructure Strategy for an Economic Network: A Time for Vision and Leadership. www.transportation.alberta.ca/Content/docType56/Production/WTM-Strategy.pdf
- Western Transportation Advisory Council (WESTAC). 2008. A WESTAC Perspective: Framework for a National Transportation Policy. www.westac.com/pdfs/FrameworkNTP.pdf
- Winston, Clifford. 1990. How Efficient is Current Infrastructure Spending and Pricing? Is There a Shortfall in Public Capital Investment?
- Wylie, Peter. 1996. Infrastructure and Canadian Economic Growth, 1946-1991. *Canadian Journal of Economics*, vol. 29, n° 1.
- Yoshino, Naoyuki et Nakahigashi, Masaki. 2000. The Role of Infrastructure in Economic Development. Université Keio, Tokyo, Japon.
- Zegeye, Aklilu. 2000. U.S. Public Infrastructure and Its Contribution to Private Sector Productivity. Document de travail 329. U.S. Bureau of Labor Statistics.
- McMillin, Douglas and Smyth, David. 1994. A Multivariate Time Series Analysis of the United States Aggregate Production Function. *Empirical Economics* Vol. 19, No. 4.
- Merriman, David. 1990. Public Capital and Regional Output: Another Look at Some Japanese and American Data. *Regional Science and Urban Economics* Vol. 20, No. 4.
- Milbourne, Ross; Otto, Glenn; and Voss, Graham. 2003. Public Investment and Economic Growth. *Applied Economics* Vol. 35, Issue 5.
- Milke, Mark. 2009. A High-Speed Train Collision with Fiscal Sense. Notes From the Frontier Centre for Public Policy. (July 2009.)
- Mitra, Pritha. 2006. Has Government Investment Crowded Out Private Investment in India? *American Economic Review* Vol. 96, No. 2.
- Mitnik, Stefan and Neumann, Thorsten. 2001. Dynamic Effects of Public Investment. Vector Autoregressive Evidence from Six Industrialized Countries. *Empirical Economics* Vol. 26, No. 2.
- Moomaw, Ronald and Williams, Martin. 1991. Total Factor Productivity Growth in Manufacturing: Further Evidence From the States. *Journal of Regional Science* Vol. 31, No. 1.
- Moomaw, Ronald and Williams, Martin. 1995. The Interregional Impact of Infrastructure Capital. *Southern Economic Journal* Vol. 61, No. 3.
- Montgomery, David. 1989. Public Infrastructure Investment: Lessons from the Past, Opportunities for the Future. Congressional Budget Office (CBO).
- Moreno, Rosina; Artis, Manuel; Lopez-Bazo, Enrique; and Surinach, Jordi. 1997. Evidence of the Complex Link Between Infrastructure and Regional Growth. Department of Econometrics. University of Barcelona. Barcelona, Spain.
- Morrison, Catherine and Schwartz, Amy. 1996. State Infrastructure and Productive Performance. *American Economic Review* Vol. 86, No. 5.
- Morrison, Catherine and Schwartz, Amy. 1996. Public Infrastructure, Private Input Demand, and Economic Performance in New England Manufacturing. *Journal of Business and Economic Statistics* Vol. 14, No. 1.
- Munnell, Alicia. 1990. Is There a Shortfall in Public Capital Investment? An Overview. In *Is There a Shortfall in Public Capital Investment?*
- Munnell, Alicia (ed.). Conference Series No. 34. Proceedings of a conference held at Harwich Port, MA. Federal Reserve Bank of Boston.
- Munnell, Alicia. 1990. Why has Productivity Growth Declined? Productivity and Public Investment. *New England Economic Review*. (January-February 1990). Federal Reserve Bank of Boston.
- Munnell, Alicia. 1992. Policy Watch: Infrastructure Investment and Economic Growth. *Journal of Economic Perspectives* Vol. 6, No. 4.
- Munnell, Alicia and Cook, Leah. 1990. How Does Public Infrastructure Affect Regional Economic Performance? *New England Economic Review*. (September-October 1990). Federal Reserve Bank of Boston.
- Nadiri, Ishaq and Mamuneas, Theofanis. 1994. The Effects of Public Infrastructure and R&D on the Cost Structure and Performance of US Manufacturing Industries. *The Review of Economics and Statistics* Vol. 76, No. 1.
- Nannan, Yu and Jianing, Mi. 2012. Public Infrastructure Investment, Economic Growth and Policy Choice: Evidence from China. School of Management, Harbin Institute of Technology. Harbin, China.
- Neusser, Klaus. 1993. Public Capital Stock and Private Sector Productivity in the Long Run. In *Economic Growth in the World Economy*. Siebert H. (Ed.). JCB Mohr.
- Nguyen, Trien T. and Randall Wigle. 2011. "Border Delays Re-Emerging Priority: Within-Country Dimensions for Canada."

Canadian Public Policy. Vol. XXXVII, No.1. http://buildthedricnow.files.wordpress.com/2010/06/border_delays_study_2011.pdf

Nordås, Hildegunn Kyvik and Roberta Piermartini. 2004. Infrastructure and Trade. World Trade Organization – Economic Research and Statistics Division. www.wto.org/english/res_e/reser_e/wpaps_e.htm

Nourzad, Farrokh and Vrieze, Martin. 1995. Public Capital Formation and Productivity Growth: Some International Evidence. *Journal of Productivity Analysis* Vol. 6, No. 4.

O'Fallen, Carolyn. 2003. Linkages Between Infrastructure and Economic Growth. Ministry of Economic Development, Government of New Zealand.

Ontario Chamber of Commerce. 2004. Cost of Border Delays to Ontario. http://www.occ.on.ca/assets/Cost-of-Border-Delays-to-Ontario_May-2004.pdf

Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD). 2002. Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development. OECD.

Organisation for Economic Cooperation and Development. 2006. Infrastructure to 2030: Telecom, Land, Transport, Water, and Electricity. OECD.

Organisation for Economic Cooperation and Development. 2008. Infrastructure to 2030: A Policy Brief. OECD.

O'Sullivan, Siobhán and François Tougas. 2011. Investment in Canada's Asia-Pacific Gateway Infrastructure for Bulk vs. Container Traffic. http://www.mcmillan.ca/Files/128553_Investment%20in%20Canadas%20Asia-Pacific%20Gateway%20Infrastructure%20for%20Bulk%20vs%20Container%20Traffic.pdf

Otto, Glenn and Voss, Graham. 1994. Public Capital and Private Sector Productivity. *Economic Record* Vol. 70, No. 209.

Otto, Glenn and Voss, Graham. 1996. Public Capital and Private Production in Australia. *Southern Economic Journal* Vol. 62, No. 3.

Otto, Glenn and Voss, Graham. 2002. Public and Private Investment in the United States and Canada. *Economic Modelling* Vol. 19, No. 4.

Pereira, Alfredo. 2000. Is All Public Capital Created Equal? The Review of Economics and Statistics Vol. 82, No. 3. Massachusetts Institute of Technology Press.

Pereira, Alfredo. 2001. International Evidence on Public Investment and Private Sector Performance. *Public Finance and Management* Vol. 1, No. 2.

Pereira, Alfredo. 2001. On the Effects of Public Investment on Private Investment: What Crowds in What? *Public Finance Review* Vol. 29, No. 1.

Pereira, Alfredo and Andraz Jorge. 2001. On the Impact of Public Investment on the Performance of U.S. Industries. *Public Finance Review* Vol. 31, No. 1.

Pereira, Alfredo and Andraz, Jorge. 2010. On the Economic and Fiscal Effects of Investments in Road Infrastructures in Portugal. Department of Economics Working Paper No. 33. College of William and Mary.

Pereira, Alfredo and Andraz, Jorge. 2010. On the Economic Effects of Public Infrastructure Investment: A Survey of the International Evidence. Department of Economics Working Paper No. 108. College of William and Mary.

Pereira, Alfredo and Andraz, Jorge. 2012. On the Economic Effects of Public Infrastructure Investment: A Survey of the International Evidence. Working Paper 108. Department of Economics. College of William and Mary.

Pereira, Alfredo and de Frutos, Rafael. 1999. Public Capital Accumulation and Private Sector Performance. *Journal of Urban Economics* Vol. 46, No. 2.

Peterson, George. 1990. Is Public Infrastructure Undersupplied? In *Is There a Shortfall in Public Capital Investment?* Munnell, Alicia (ed.). Conference Series No. 34. Proceedings of a conference held at Harwich Port, MA. Federal Reserve Bank of Boston.

Pina, Álvaro and St. Aubyn, Miguel. 2005. How Should We Measure the Return on Public Investment in a VAR? *Economics Bulletin* Vol. 8, No. 5.

Pinnoi, Nat. 1994. Public Infrastructure and Private Production Measuring Relative Contributions. *Journal of Economic Behavior and Organization* Vol. 23, Issue 2.

Pollack, Ethan. 2009. Street Smart: Reforming the Transportation Budget Process. Economic Policy Institute Briefing Paper No. 254. Economic Policy Institute.

Pollack, Ethan and Theiss, Rebecca. 2010. Impact of Alternate Public Transit and Rail Investment Scenarios on the Labour Market. Issue Brief No. 285. Economic Policy Institute.

Port Metro Vancouver. 2014. Container Capacity Improvement Program. Website accessed January 2014. <http://www.portmetrovancover.com/en/projects/CCIP.aspx>

Port Metro Vancouver. 2013. Roberts Bank Terminal 2 Project: Pre-Design Consultation. Container Capacity Improvement Program.

Port of Seattle. 2011. US Inland Containerized Cargo Moving through Canadian and Mexican Seaports. <http://www.fmc.gov/assets/1/11-19-comments%20of%20Port%20of%20Seattle.pdf>

Prud'Homme, Remy. 2004. Infrastructure and Development. (A paper prepared for the Annual Bank Conference on Development Economics, held May 3-5, 2004 in Washington, DC.) World Bank.

Puig-Junoy, Jaume. 2001. Technical Inefficiency and Public Capital in US States. A Stochastic Frontier Approach. *Journal of Regional Science*.

PwC Economics. 2013. World in 2050 – BRICs and beyond: prospects, challenges and opportunities. www.pwc.com/en_GX/gx/world-2050/assets/pwc-world-in-2050-report-january-2013.pdf

- Rakhra, Amrik. 1991. Reinvesting in Infrastructure: Review with Annotated Bibliography. US Department of Transportation (Capital and Construction Projects Directorate, Surface Transportation and Machinery Branch).
- Ram, Rati and Ramsey, David. 1989. Government Capital and Private Output in the United States: Additional Evidence. *Economics Letters* Vol. 30, No. 3.
- Ratner, Jonathan. 1983. Government Capital and the Production Function for US Private Output. *Economics Letters* Vol. 13, No. 2.
- Research and Library Service. 2010. The Role of Infrastructure Investment in Stimulating Economic Growth During a Recession, with Examples from Australia and USA. Northern Ireland Assembly.
- Riedl, Brian. 2008. Why Government Spending Does Not Stimulate Economic Growth. Heritage Foundation.
- Rioja, Felix. 2003. The Penalties of Inefficient Infrastructure. *Review of Development Economics* Vol. 7, No. 1.
- Rives, Janet and Heaney, Michael. 1995. Economic Development Infrastructure and the Links Between Them. *Journal of Regional Analysis and Policy* Vol. 25, No. 1.
- Rodriguez, Francisco. 2007. Have Collapses in Infrastructure Spending Led to Cross-Country Divergence in Per Capita GDP? DESA Working Paper No. 52. Department of Economic and Social Affairs, United Nations.
- Romer, Paul. Endogenous Technological Change. *Journal of Political Economy* Vol. 98, No. 5.
- Romp, Ward and De Haan, Jakob. 2005. Public Capital and Economic Growth: A Critical Survey. *EIB Papers* Vol. 10, No. 1. European Investment Bank.
- Roy, Francine. 2008. From Roads to Rinks: Government Spending on Infrastructure in Canada. Statistics Canada. (Catalogue No. 11-624, No. 019).
- Rudd, Jeremy. 2000. Assessing the Productivity of Public Capital with a Locational Equilibrium Model. Federal Reserve Board.
- Sanchez-Robles, Blanca. 1998. Infrastructure Investment and Growth: Some Empirical Evidence. *Contemporary Economic Policy* Vol. 16, Issue 1.
- Satya, Paul; Balbi, Sahni; and Bagala, Biswal. 2004. Public Infrastructure and the Productive Performance of Canadian Manufacturing Industries. *Southern Economic Journal* Vol. 70, No. 4.
- Schulman, Joseph and Chaundy, David. 2005. Building an Efficient Transportation System: Atlantic Priorities for Transportation Policy Reform in Canada. Atlantic Provinces Economic Council.
- Schultze, Charles. 1990. The Federal Budget and the Nation's Economic Health. In *Setting National Priorities: Policy for the Nineties*. Aaron, Henry (ed.). Brookings Institution.
- Schwab, Klaus. 2011. The Global Competitiveness Report, 2011-2012. World Economic Forum.
- Sharpe, Andrew and Meghna Banerjee. 2008. Assessing Canada's Ability to Compete for Foreign Direct Investment. Centre for the Study of Living Standards. CSLS Research Report 2008-4. <http://www.csls.ca/reports/csls2008-4.pdf>
- Shatz, Howard; Kitchens, Karin; Rosenbloom, Sandra; and Wachs, Martin. 2011. Highway Infrastructure and the Economy: Implications for Federal Policy. RAND Corporation.
- Shenfield, Avery and Tal, Benjamin. 2011. Energizing Infrastructure. CIBC in Focus. (September 2011 Issue). Canadian Imperial Bank of Commerce (CIBC).
- Shenfield, Avery 2012. "Canada's Plan B." *Economic Insights*. CIBC World Markets. News Release.
- Shioji, Etsuro. 2001. Public Capital and Economic Growth: A Convergence Approach. *Journal of Economic Growth* Vol. 6, No. 3.
- Skerritt, Jen. 2014. Rail backlogs causing grain boom to go bust. *Edmonton Journal*. <http://www2.canada.com/edmontonjournal/news/business/story.html?id=99331590-32bd-4636-89b2-5d2bf5ea14ef>
- Spoehr, John; Burgan, Barry; and Molloy, Simon. 2012. Public Investment, Productivity and Economic Growth: The Role and Contribution of Debt Funding. Australian Institute for Social Research. University of Adelaide.
- Standing Committee on International Trade. 2007. Ten Steps to a Better Trade Policy. Leon Benoit, Chair. www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=2861986&Language=E&Mode=1&Parl=39&Ses=1
- Statistics Canada. 2008. Infrastructure Capital: What Is It? Where Is It? How Much of It Is There?. <http://www.statcan.gc.ca/pub/15-206-x/15-206-x2008016-eng.pdf>
- Stephan, Andreas. 1997. The Impact of Road Infrastructure on Productivity and Growth: Some Preliminary Results for the German Manufacturing Sector. Discussion Paper No. FS-IV-97-47. (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.)
- Stiff, David and Smetanin, Paul. 2012. Public Infrastructure Underinvestment: The Risk to Canada's Economic Growth. Risk Analytica.
- Straub, Stephane. 2008. Infrastructure and Development: A Critical Appraisal of the Macro Level Literature. World Bank.
- Sturm, Jan and de Haan, Jakob. 1995. Is Public Expenditure Really Productive? New Evidence for the USA and the Netherlands. *Economic Modelling* Vol. 12, No. 1.
- Tatom, John. 1991. Public Capital and Private Sector Performance. Article published by Federal Reserve Bank of St. Louis.

- Tatom, John. 1993. Is an Infrastructure Crisis Lowering the Nation's Productivity? Article published by Federal Reserve Bank of St. Louis.
- Tatom, John. 1993. Paved With Good Intentions: The Mythical National Infrastructure Crisis. Policy Analysis. No. 196. Cato Institute.
- Toigo, Pietro and Woods, Robert. 2006. Public Investment in the United Kingdom. OECD Journal on Budgeting Vol. 6, No. 4.
- Tomer, Adie; Kneebone, Elizabeth; Puentes, Robert; and Berube, Alan. 2011. Missed Opportunity: Transit and Jobs in Metropolitan America. Brookings Institution.
- Treasury Board of Canada Secretariat (TBCS). 2013. Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative: Plans, Spending and Results. Government of Canada. www.tbs-sct.gc.ca/hidb-bdih/initiative-eng.aspx?Hi=63
- UN Economic Commission for Europe (UNECE). 2005. The Impact of Transport Links on Trade Investment and Economic Integration. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/osce/osceunece/misc_Dushanbe_nowak.pdf
- United Nations. 2001. UNCTAD Infrastructure Report. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).
- US Department of Treasury. 2010. An Economic Analysis of Infrastructure Investment. US Department of Treasury.
- US Department of Treasury. 2012. A New Economic Analysis of Infrastructure Investment. US Department of Treasury.
- Utt, Ronald. 2008. More Transportation Spending: False Promises of Prosperity and Job Creation. Heritage Foundation.
- Vander Ploeg, Casey and Michael Holden. At the Intersection: The Case for Sustained and Strategic Public Infrastructure Investment. Canada West Foundation. February 2013. cwf.ca/publications-1/at-the-intersection
- Veldhuis, Niels and Lammam, Charles. 2010. The Stimulus Didn't Work. Fraser Forum. May 2010. The Fraser Institute.
- Veldhuis, Niels and Palacios, Milagros. 2009. Stop the Stimulus Spending. Fraser Forum. October 2009. The Fraser Institute.
- Veldhuis, Niels; Lammam, Charles; and Palacios, Milagros. 2009. An Irresponsible Budget. Fraser Forum. March 2009. The Fraser Institute.
- Veldhuis, Niels; Lammam, Charles; and Palacios, Milagros. 2010. An Age of Austerity? Fraser Forum. April 2010. The Fraser Institute.
- Vijverberg, Wim; Vijverberg, Chu-Ping; and Gamble, Janet. 1997. Public Capital and Private Productivity. The Review of Economics and Statistics Vol. 79, No. 2.
- Wachs, Martin. 2011. Transportation, Jobs, and Economic Growth. RAND Corporation.
- Wang, Baotai. 2005. Effects of Government Expenditure on Private Investment: Canadian Empirical Evidence. Empirical Economics Vol. 30, No. 2.
- Weisbrod, Glen and Reno, Arlee. 2009. Economic Impact of Public Transportation Investment. The American Public Transportation Association (APTA).
- Western Provincial Transportation Ministers Council (WPTMC). 2005. Western Canada Transportation Infrastructure Strategy for an Economic Network: A Time for Vision and Leadership. www.transportation.alberta.ca/Content/docType56/Production/WTM-Strategy.pdf
- Western Transportation Advisory Council (WESTAC). 2008. A WESTAC Perspective: Framework for a National Transportation Policy. www.westac.com/pdfs/FrameworkNTP.pdf
- Winston, Clifford. 1990. How Efficient is Current Infrastructure Spending and Pricing? Is There a Shortfall in Public Capital Investment?
- World Bank Group. 2008. Sustainable Infrastructure Action Plan.
- World Economic Forum. 2013. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities. www.weforum.org/reports/enabling-trade-valuing-growth-opportunities
- World Economic Forum. 2012. Global Enabling Trade Report 2012: Reducing Supply Chain Barriers. reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2012/#
- World Economic Forum. 2010. Positive Infrastructure: A Framework for Revitalizing the Global Economy.
- Wylie, Peter. 1996. Infrastructure and Canadian Economic Growth, 1946-1991. Canadian Journal of Economics Vol. 29, No. 1.
- Yoshino, Naoyuki and Nakahigashi, Masaki. 2000. The Role of Infrastructure in Economic Development. Keio University, Tokyo, Japan.
- Zeggeye, Aklilu. 2000. U.S. Public Infrastructure and Its Contribution to Private Sector Productivity. Working Paper 329. U.S. Bureau of Labor Statistics.

Notes

Notes

Notes

