

POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

Occasions d'investissement dans les infrastructures au Canada

Les résultats seront-ils à la hauteur des ambitions?

Par Jimmy Jean, vice-président, économiste en chef et stratège, et Randall Bartlett, économiste en chef adjoint

FAITS SAILLANTS

- ▶ Le contexte des investissements en infrastructures au Canada a considérablement changé au cours des 18 derniers mois. Les droits de douane et l'incertitude liée aux politiques américaines ont poussé les autorités canadiennes à accélérer considérablement les efforts visant à construire des infrastructures favorisant la croissance.
- ▶ L'attraction de capitaux privés joue un rôle important dans ce plan. Le tout premier Sommet canadien de l'investissement, qui sera chapeauté par le premier ministre Mark Carney à la mi-septembre 2026, vise à présenter au monde entier les occasions d'investissement au Canada.
- ▶ Compte tenu de l'ambitieux programme de déploiement d'infrastructures prévu par le gouvernement fédéral et des mesures proactives prises pour le concrétiser, le vif intérêt suscité par les possibilités d'investissement au Canada n'a rien de surprenant. Toutefois, la capacité du Canada à attirer des capitaux internationaux dépendra de l'éventail des actifs dans lesquels il est possible d'investir. Ceux-ci doivent être d'une taille suffisante et offrir un rendement ajusté au risque permettant de répondre aux exigences des investisseurs, dont plusieurs sont très avertis et ont une responsabilité fiduciaire envers leurs clients et leurs cotisants.
- ▶ Ce qui demeure incertain, c'est le potentiel de rendement des investissements proposés et la part du risque que le bilan du gouvernement canadien devra absorber pour les rendre rentables. Le Canada a un bilan mitigé en matière d'investissement privé dans les infrastructures, et le gouvernement fédéral exerce très peu d'influence sur les infrastructures existantes, lesquelles appartiennent presque entièrement aux provinces et aux municipalités. Cela dit, compte tenu de l'escalade des tensions commerciales avec les États-Unis, le Canada se trouve dans une position unique pour s'orienter vers un modèle de croissance plus diversifié. L'efficacité avec laquelle les entreprises et les décideurs politiques sauront tirer parti de cette occasion déterminera si les résultats seront à la hauteur des ambitions.

Le contexte des investissements en infrastructures au Canada a considérablement changé au cours des 18 derniers mois. Les droits de douane et l'incertitude liée aux politiques américaines ont poussé les autorités canadiennes à accélérer considérablement les efforts visant à construire des infrastructures favorisant la croissance. L'attraction de capitaux privés joue un rôle important dans ce plan. Le tout premier [Sommet canadien de l'investissement](#), qui sera chapeauté par le premier ministre Mark Carney à la mi-septembre 2026, vise à présenter au monde entier les occasions d'investissement

au Canada. Toutefois, la capacité du Canada à attirer des investissements étrangers dépendra de l'éventail des actifs dans lesquels il est possible d'investir. Ceux-ci doivent être d'une taille suffisante et offrir un rendement ajusté au risque répondant aux exigences des investisseurs, dont plusieurs sont très avertis et ont une responsabilité fiduciaire envers leurs clients et leurs cotisants. Le Canada, et plus particulièrement le gouvernement du Canada, est-il prêt à relever ce défi?

NOTE : Plusieurs hyperliens sont disponibles en anglais seulement.

Desjardins, Études économiques : 514 281-2336 ou 1 866 866-7000, poste 5552336 • desjardins.economie@desjardins.com • desjardins.com/economie

NOTE AUX LECTEURS : Pour respecter l'usage recommandé par l'Office québécois de la langue française (OQLF), nous employons dans les textes et les tableaux les symboles k, M et G pour désigner respectivement les milliers, les millions et les milliards. **MISE EN GARDE** : Ce document s'appuie sur des informations publiques, obtenues de sources jugées fiables. Le Mouvement Desjardins ne garantit d'aucune manière que ces informations sont exactes ou complètes. Ce document est communiqué à titre informatif uniquement et ne constitue pas une offre ou une sollicitation d'achat ou de vente. En aucun cas, il ne peut être considéré comme un engagement du Mouvement Desjardins et celui-ci n'est pas responsable des conséquences d'une quelconque décision prise à partir des renseignements contenus dans le présent document. Les prix et les taux présentés sont indicatifs seulement parce qu'ils peuvent varier en tout temps, en fonction des conditions de marchés. Les rendements passés ne garantissent pas les performances futures, et les Études économiques n'assument aucune prestation de conseil en matière d'investissement. Les opinions et les prévisions figurant dans le document sont, sauf indication contraire, celles des auteurs et ne représentent pas la position officielle du Mouvement Desjardins. Copyright © 2026, Mouvement Desjardins. Tous droits réservés.

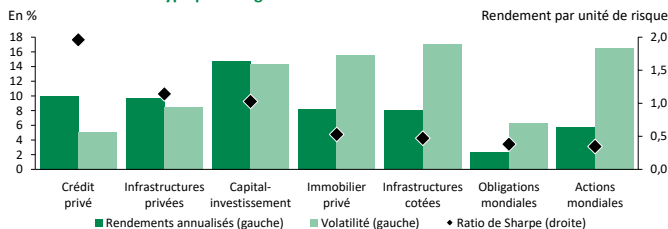
Pourquoi les infrastructures attirent les investisseurs

Les infrastructures privées sont devenues une catégorie d'actifs populaire pour l'investissement au cours des 25 dernières années. Cela s'explique par leur rendement ajusté au risque relativement élevé, leur faible volatilité et la corrélation modérée de leurs rendements avec d'autres catégories d'actifs (graphique 1). De 2004 à 2023, le ratio de Sharpe annuel moyen (une mesure du rendement par unité de risque) des infrastructures privées était plus élevé que celui des catégories d'actifs publics, comme les actions mondiales, les obligations et les infrastructures cotées, ainsi que celui d'autres placements privés, à l'exception du crédit privé (KKR, 2024). Les infrastructures privées sont aussi généralement considérées comme une bonne protection contre l'inflation, car les contrats d'exploitation à long terme prévoient souvent des clauses d'indexation automatique des prix sur l'inflation (Brookfield, 2025). En effet, même les actions de sociétés d'infrastructures cotées en bourse tendent à afficher un rendement relatif supérieur en période de forte inflation, indépendamment de la conjoncture économique générale, ce qui contribue à améliorer le rendement ajusté au risque d'un portefeuille traditionnel composé à 60 % d'actions et à 40 % d'obligations (Blackrock, 2023).

Graphique 1

Les infrastructures privées présentent un rendement ajusté en fonction du risque relativement élevé

Rendement et écart type par catégorie d'actifs à la fin de l'année 2023



KKR GBR et Desjardins, Études économiques

L'investissement dans les infrastructures devient plus difficile dans des environnements de taux d'intérêt élevés. Des taux d'emprunt plus élevés augmentent le coût du capital, réduisant ainsi la rentabilité et, par conséquent, la valeur d'un placement, même lorsque l'actif sous-jacent continue de générer des rendements comparativement élevés. Cela dit, bon nombre de sociétés d'infrastructure disposent de mécanismes intégrés – comme une indexation explicite, des clauses d'indexation contractuelles ou des réajustements réglementaires – qui aident à protéger les flux de trésorerie réels au fil du temps (Franklin Templeton, 2026). Les taux du réseau principal de TC au Canada (Canadian Mainline), par exemple, sont établis en fonction du PIB. Cela permet non seulement de mieux répercuter l'inflation sur les utilisateurs finaux qu'avec d'autres catégories d'actifs, mais aussi d'offrir une certaine protection contre l'augmentation des coûts d'emprunt

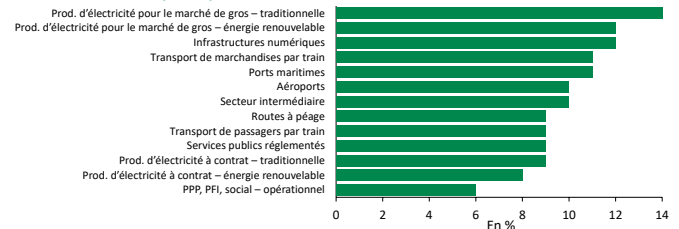
réels. Ainsi, dans le contexte actuel (et potentiellement futur) de taux d'intérêt élevés, les rendements des infrastructures privées sont probablement mieux protégés que d'autres types d'actifs privés.

Bien entendu, tous les actifs d'infrastructure ne s'équivalent pas. Ils présentent des caractéristiques particulières qui font qu'ils peuvent différer considérablement, même au sein d'un même sous-secteur. La répartition géographique peut également être déterminante, tant en raison du régime réglementaire et de l'économie du lieu où se trouve l'infrastructure que de la valeur de la monnaie dans laquelle les bénéfices sont présentés. Mais même lorsqu'on fait abstraction de certains détails propres aux projets et que l'on compare les rendements mondiaux par sous-secteur d'infrastructures, on constate que le rendement médian attendu varie considérablement (graphique 2). Selon une étude sur les infrastructures de J.P. Morgan Asset Management (2024), les rendements prévus peuvent varier de près de 6 % pour les infrastructures sociales en exploitation à près de 15 % pour la production marchande traditionnelle d'électricité. La prudence est donc de mise avant de présumer que les avantages des investissements dans les infrastructures sont toujours les mêmes.

Graphique 2

Les investissements privés dans les infrastructures sont reconnus pour leurs rendements exceptionnels

Rendement médian prévu par sous-secteur d'infrastructures, 2024*



PPP : partenariat public-privé; IFP : initiative de financement privé; * Au T1 2024, les données reflètent un rendement total attendu pour les actionnaires d'un an pour les actifs opérationnels.

J.P. Morgan Asset Management Infrastructure Research et Desjardins, Études économiques

Le secteur public prédomine dans les infrastructures au Canada

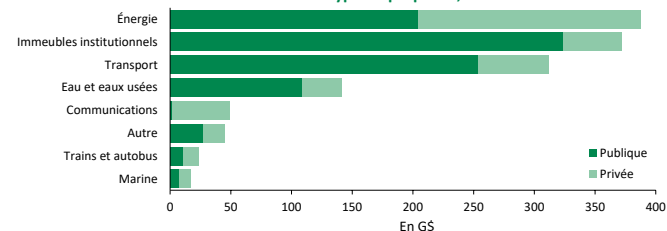
Le bilan du Canada en matière de propriété privée des infrastructures est mitigé. Selon Logement, Infrastructures et Collectivités Canada (2025), plus de 70 % des infrastructures au Canada sont de propriété publique, y compris bon nombre des routes, autoroutes, ports et aéroports du pays (graphique 3 à la page 3).

Une multitude de fonds d'investissement du gouvernement fédéral, tels que la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) et le Fonds de croissance du Canada (FCC), ont été lancés au cours de la dernière décennie dans le but de catalyser les investissements du secteur privé dans les infrastructures au Canada. Mais dans les faits, le secteur privé a joué un rôle plus

Graphique 3

La plupart des infrastructures au Canada sont de propriété publique

Parc d'infrastructures canadiennes selon le type de propriété, 2024



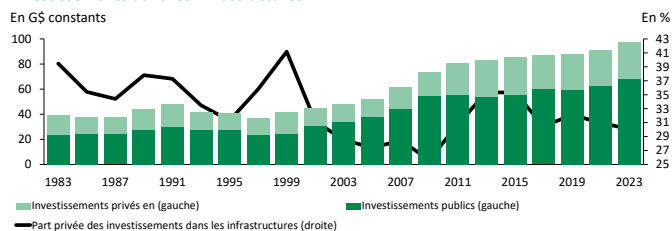
Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et Desjardins, Études économiques

restreint dans l'investissement en infrastructures depuis 2015 (graphique 4). Certains craignent que des entités comme la BIC et le FCC évincent l'investissement privé en offrant du financement à un coût du capital inférieur, plutôt que de favoriser son afflux, ce qui est contraire à leurs mandats officiels ([Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, 2022](#)). Des questions ont également été soulevées quant aux avantages du nouveau [Fonds pour un Canada fort](#), qui vise à investir 25 G\$ sur trois ans dans des entreprises et des projets canadiens aux côtés d'autres investisseurs (notamment des particuliers). Le risque d'ingérence gouvernementale, comme ce fut le cas dans le passé pour les routes à péage, est également à prendre en considération. Les investisseurs privés peuvent hésiter à engager des capitaux lorsque des considérations politiques pourraient influencer les décisions d'investissement ou les rendements attendus.

Graphique 4

Les investissements privés dans les infrastructures ont joué un rôle moindre depuis 2015

Investissements dans les infrastructures



Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et Desjardins, Études économiques

La proportion élevée d'infrastructures publiques au Canada diffère grandement de celle observée dans des économies comparables comme le Royaume-Uni et l'Australie ([CD Howe, 2025](#)). Ces pays ont largement monétisé ou privatisé des actifs publics au cours des dernières décennies, y compris des actifs d'infrastructure essentiels, tels que les transports, l'eau, les services publics et les aéroports. Fait important, dans sa [Mise à jour économique du printemps de 2026](#) (MÉP),

le gouvernement du Canada s'est montré disposé à vendre des actifs publics, comme de grands aéroports, pour ensuite réinvestir dans d'autres projets prioritaires. Nous avons estimé que la valeur totale des aéroports appartenant au gouvernement fédéral pourrait s'élever à plus de 50 G\$, soit le double de la taille proposée du Fonds pour un Canada fort. Ce développement fait suite aux modestes progrès annoncés, dans l'[Énoncé économique de l'automne de 2024](#), en vue de stimuler l'investissement des fonds de pension au Canada, notamment par l'abaissement du seuil applicable aux investissements dans les services publics municipaux et les aéroports.

Malgré ces mesures positives visant à catalyser l'investissement privé dans les infrastructures au Canada, il ne s'agit que de premiers pas. En effet, plus de 95 % des infrastructures publiques au Canada appartiennent aux provinces et aux municipalités, ce qui signifie que le gouvernement fédéral en possède moins de 5 % (rappelons que plus de 70 % des infrastructures au Canada appartiennent au secteur public). Et celles-ci ne seront pas nécessairement toutes attrayantes pour les investisseurs du secteur privé. Toutefois, en ce qui concerne la part des infrastructures provinciales et municipales potentiellement rentables, des mesures concrètes doivent encore être prises pour les ouvrir aux investissements privés.

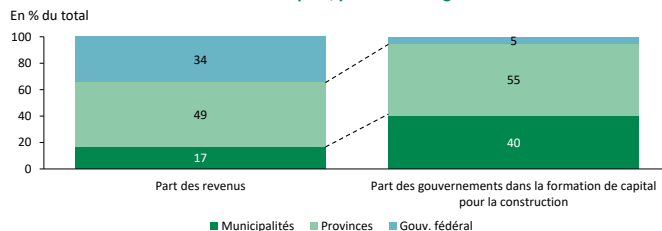
Les besoins en infrastructures ne constituent pas tous des occasions d'investissement

Le défi du Canada en matière d'infrastructures ne consiste pas simplement à mobiliser des capitaux privés. Les provinces et les municipalités réalisent 95 % de la construction d'infrastructures publiques, bien qu'elles ne reçoivent que les deux tiers des revenus gouvernementaux, y compris les transferts intergouvernementaux. Les municipalités représentent à elles seules environ 40 % de la formation de capital, alors qu'elles ne reçoivent qu'environ 17 % des revenus (graphique 5). De plus, une grande partie des infrastructures dont elles ont la responsabilité est arrivée à maturité et nécessite de plus en plus un renouvellement plutôt qu'une expansion.

Graphique 5

Les provinces et les municipalités construisent 95 % des infrastructures gouvernementales, mais perçoivent 66 % des revenus

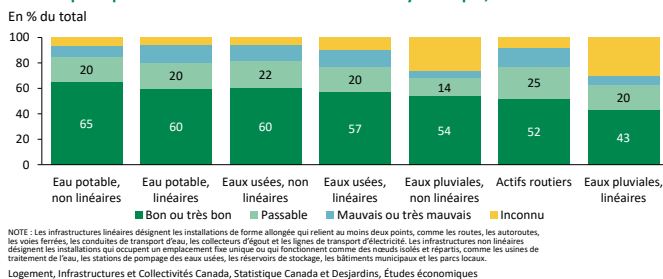
Part du revenu et de la formation de capital, par niveau de gouvernement



Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

La valeur de remplacement estimée des infrastructures publiques essentielles du Canada est de 2 300 G\$. Et alors que l'état de la majeure partie est actuellement considéré comme très bon, bon ou passable (graphique 6), l'état d'environ 16 %, ou 357 G\$, est considéré comme mauvais ou très mauvais. Et dans certains cas, notamment en ce qui concerne les infrastructures d'eaux pluviales, l'état d'une part importante des actifs actuels est inconnu. Les besoins en capitaux sont donc considérables, mais une grande partie de ceux-ci est peu susceptible de provenir du secteur privé. Le remplacement d'une conduite d'eau principale ou le resurfage d'une route peut être économiquement nécessaire, mais aucune de ces opérations ne génère de péage, de tarif ni de flux de trésorerie contractuel. Même si les gouvernements peuvent confier ces projets au secteur privé en lui versant des paiements conditionnels à la disponibilité de l'infrastructure, ou dans le cadre de concessions d'entretien à long terme, il reste qu'en définitive, les revenus sous-jacents proviennent des fonds publics. Le recyclage d'actifs, le co-investissement avec des caisses de retraite et les mécanismes de levier comme ceux de la BIC sont des options qui peuvent rarement être envisagées sans un actif capable de générer des revenus prévisibles.

Graphique 6
L'état de la plupart des infrastructures municipales au Canada est passable, ou meilleur
État des principaux actifs d'infrastructure routière et hydraulique, 2022



Mais la nécessité de renouveler les infrastructures demeure importante pour la rentabilité des nouveaux projets. Le renouvellement viendra solliciter la même main-d'œuvre de construction, la même capacité d'ingénierie, le même équipement et les mêmes matériaux, ce qui pourrait augmenter les coûts et prolonger les délais. Et les infrastructures qui ne se prêtent pas au financement privé doivent tout de même être financées, souvent par le biais d'emprunts publics. Dans un contexte où les rendements des obligations d'État demeurent élevés et où les finances publiques font l'objet d'une surveillance accrue, les besoins de financement supplémentaires peuvent également relever le seuil de rentabilité exigé pour attirer les investissements privés. Des rendements sans risque plus élevés augmentent la compensation que les investisseurs exigeront en échange de la prise de risques liés à la construction, à la réglementation et à l'ampleur de la demande.

L'univers des occasions d'investissement pourrait donc être plus restreint que ne le suggèrent les besoins globaux du Canada en matière d'infrastructures, tandis que la hausse des coûts de construction et de financement pourrait réduire le nombre de projets capables de répondre aux exigences de rendement des investisseurs. Le programme fédéral de réalisation de projets d'intérêt national est largement axé sur de nouveaux projets d'envergure dans des secteurs comme l'énergie, les infrastructures liées au commerce et les minéraux critiques, où des revenus réglementés, contractuels ou tirés du marché peuvent contribuer à attirer les investisseurs. Pour le gouvernement fédéral, le défi ne consiste donc pas simplement à mobiliser davantage de capitaux privés. Il s'agit de constituer un bassin suffisamment vaste de projets offrant des rendements ajustés au risque concurrentiels à l'échelle mondiale.

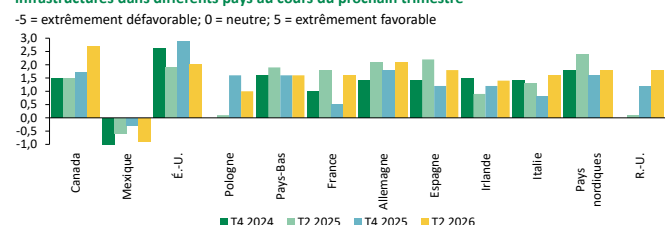
Cela soulève une autre question : quelle doit réellement être l'ampleur de ce bassin? Les besoins du Canada en matière d'infrastructure peuvent être substantiels, mais justifient-ils nécessairement l'envergure ou la composition des nouveaux projets actuellement présentés comme des possibilités d'investissement privé?

L'occasion d'investir dans les infrastructures privées au Canada

Malgré ses antécédents mitigés en matière d'investissement privé dans les infrastructures, le Canada est devenu un favori des investisseurs internationaux. Selon un sondage mené auprès des membres de la Global Infrastructure Investor Association (GIIA, 2026), dont les membres représentent un total de près de 3 000 G\$ d'actifs d'infrastructure sous gestion, le Canada s'est imposé comme le marché le plus attrayant pour l'investissement dans les infrastructures (graphique 7). Selon le directeur général de la GIJA, Jon Phillips : « Le Canada envoie tous les bons signaux quant à sa volonté d'attirer des capitaux privés pour construire, entretenir et améliorer les infrastructures du pays, et s'est fixé des objectifs ambitieux quant à la manière dont il lèvera ces capitaux et aux secteurs dans lesquels ils seront mobilisés. Notre plus récent sondage auprès des membres a clairement démontré que les récentes annonces suscitent un intérêt mondial. Si le

Graphique 7
Les investisseurs en infrastructures manifestent un nouvel intérêt pour le Canada

Perspectives des investisseurs quant à l'attrait et aux occasions d'investissement dans les infrastructures dans différents pays au cours du prochain trimestre



Global Infrastructure Investor Association et Desjardins, Études économiques

gouvernement peut continuer à envoyer des signaux politiques clairs, comme la réforme de la gouvernance aéroportuaire et l'innovation nucléaire, il pourra transformer l'intérêt des investisseurs en transactions et en flux de capitaux concrets. »¹ Ainsi, l'optimisme récent quant aux occasions d'investissement dans les infrastructures au Canada semble reposer en grande partie sur des aspirations, bien que celles-ci soient fondées.

La [Loi visant à bâtir le Canada](#), adoptée en juin 2025, visait à donner au Cabinet fédéral le pouvoir d'accélérer le processus d'approbation des « projets d'intérêt national ». Le gouvernement du Canada a depuis transmis 20 projets au [Bureau des grands projets](#) (BGP) pour un examen plus approfondi. La plupart de ces projets, mais pas tous, ont des promoteurs du secteur privé. Et plusieurs d'entre eux étaient bien avancés avant d'être soumis au BGP. Cela laisse entendre que les rendements futurs attendus justifiaient le risque d'investissement, et que le processus d'approbation accéléré promis par le BGP a encore amélioré le rendement attendu ajusté au risque en accroissant la certitude.

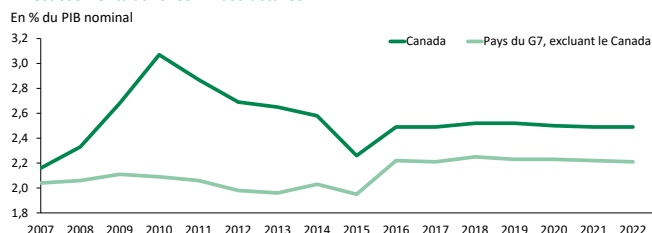
En revanche, certains des projets plus récents soumis au BGP, comme l'[oléoduc pétrolier de la côte ouest](#), ont été proposés par les gouvernements. L'absence d'un promoteur immédiat du secteur privé peut s'expliquer par l'incertitude concernant les approbations, la réglementation, les consultations, etc. En effet, nous l'avons constaté dans une certaine mesure avec l'[oléoduc Trans Mountain](#) (TMX), qui a été acquis par le gouvernement du Canada et qui a commencé à être rentable en transportant du bitume de l'Alberta vers la côte pacifique de la Colombie-Britannique. L'exemple de TMX illustre comment des projets présentant un potentiel économique sous-jacent attractif peuvent éprouver des difficultés à attirer ou à conserver des capitaux privés lorsque les risques liés aux permis, aux aspects juridiques et aux consultations deviennent difficiles à évaluer. De ce fait, la principale contrainte n'était peut-être pas un manque de viabilité commerciale, mais plutôt l'incertitude quant à la réalisation du projet.

Toutefois, l'appétit insuffisant des investisseurs privés pour ces projets peut également être attribuable à un manque perçu de rentabilité potentielle. En effet, le rendement prévu d'un projet ne figure pas parmi les critères que le Cabinet fédéral utilise pour sélectionner un projet d'intérêt national. Selon la [Loi visant à bâtir le Canada](#), les projets d'intérêt national doivent « favoriser[r] le développement de corridors économiques et commerciaux; relie[r] différentes parties du pays entre elles et achemine[r] des biens vers des marchés; renforce[r] la capacité du Canada de faire du commerce; crée[r] des emplois bien payés et

syndiqués; renforce[r] le développement des ressources naturelles du Canada ainsi que la production énergétique du Canada et ses infrastructures ». On ne peut donc pas présumer qu'un « projet d'intérêt national » est également potentiellement rentable, même si la viabilité devrait, on l'espère, figurer parmi les critères. Cependant, le manque de transparence dans le processus de sélection des projets a engendré plus de questions que de réponses.

Cela soulève des préoccupations concernant les perspectives de rendement des occasions de placement dans les infrastructures au Canada. Le Canada affiche depuis longtemps des dépenses en infrastructures qui, en proportion du PIB, dépassent systématiquement celles de ses pairs du G7 (graphique 8). Bien que ces dépenses proviennent principalement du secteur public, elles ont contribué à limiter l'écart d'investissement dans les infrastructures du Canada, soit la différence entre les besoins prévus en infrastructures et les investissements planifiés. [McKinsey \(2017\)](#) a estimé que l'écart d'investissement dans les infrastructures du Canada d'ici 2035 serait de -0,3 % du PIB, ce qui signifie que les investissements prévus étaient supérieurs aux besoins anticipés. À titre de comparaison, cet écart s'établissait à +0,5 % du PIB aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Allemagne. Par ailleurs, le Global Infrastructure Hub ([GIH, 2019](#)) estimait l'écart d'investissement dans les infrastructures du Canada à une valeur légèrement positive de +0,04 % du PIB jusqu'en 2040, soit environ 1 G\$ par an sur 20 ans. Les principaux sous-secteurs où les investissements prévus en infrastructures étaient considérés comme insuffisants à ce moment-là étaient les chemins de fer, les aéroports et les télécommunications, bien que les écarts aient également été modestes (graphique 9 à la page 6). Le GIH a également estimé que le Canada présentait un écart d'investissement dans les infrastructures moindre que celui des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Australie.

Graphique 8
Le Canada investit proportionnellement plus dans les infrastructures que ses pairs du G7
Investissements dans les infrastructures



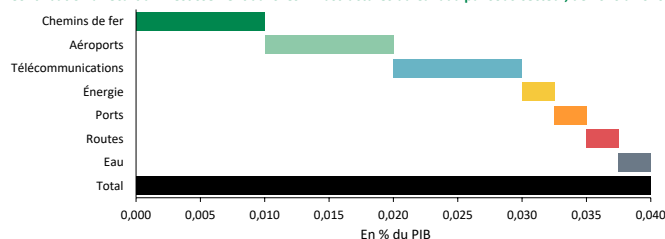
Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et Desjardins, Études économiques

¹ Notre traduction.

Graphique 9

L'écart d'investissement dans les infrastructures au Canada est faible et touche principalement les chemins de fer, les aéroports et les télécommunications

Contribution à l'écart d'investissement dans les infrastructures du Canada par sous-secteur, de 2016 à 2040



Global Infrastructure Hub et Desjardins, Études économiques

Ces analyses donnent à penser que l'insuffisance des investissements en infrastructures prévus au Canada était faible ou inexistante avant 2020. Mais beaucoup de choses ont changé depuis, et surtout depuis le début de 2025. La question qui se pose maintenant est la suivante : quels investissements dans les infrastructures qui n'étaient pas déjà prévus sont nécessaires pour soutenir la croissance économique à long terme au Canada et compenser les effets négatifs de l'affaiblissement des échanges commerciaux avec les États-Unis?

La réponse, fondamentalement, est que personne ne le sait. Le gouvernement fédéral s'est engagé à consacrer des dizaines de milliards de dollars à de nouveaux investissements en infrastructures. Et selon le budget de 2025, le gouvernement du Canada prévoit que ses initiatives politiques permettront de réaliser plus de 1 000 G\$ d'investissements au total. Mais avec un écart d'investissement dans les infrastructures quasi inexistant avant 2025 et un processus opaque de sélection des projets, l'ampleur de l'occasion d'investissement dans les infrastructures au Canada est difficile à cerner. Prenons, par exemple, les estimations d'investissement énoncées dans la [stratégie nationale sur l'électricité \(2026\)](#). Celle-ci suppose que la demande d'électricité aura au moins doublé d'ici 2050 et prévoit par conséquent que l'expansion et la modernisation des réseaux électriques du Canada coûteront plus de 1 000 G\$. Cependant, cette projection repose sur des hypothèses optimistes et est comparée à des études publiées à l'époque où le Canada avait un plan plus ambitieux de réduction des émissions de carbone. De nombreuses questions similaires se posent quant à la viabilité du projet proposé de train à grande vitesse Alto ([Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 2025](#)), par exemple. Ainsi, certaines des ambitions du gouvernement fédéral pourraient ne pas être justifiées.

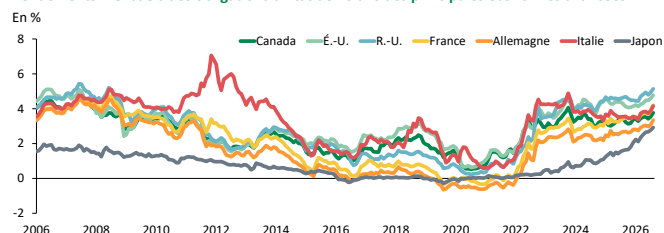
C'est la contribution du gouvernement fédéral aux investissements dans l'infrastructure privée qui pourrait changer la donne pour la réalisation ou non de ces projets. Toutefois, cette ambition pourrait finir par se heurter à de dures réalités budgétaires. Depuis la M&P de 2026, on a assisté à un torrent d'annonces de dépenses, mais peu de précisions sur la manière dont toutes ces nouvelles dépenses seront financées. Alors

que les coûts d'emprunt augmentent à l'échelle mondiale, en particulier les taux d'intérêt à long terme, les marchés deviennent de plus en plus critiques à l'égard des gouvernements qui vivent au-dessus de leurs moyens (graphique 10). Et malgré sa solide situation financière initiale, le Canada n'est pas à l'abri de ces forces mondiales.

Graphique 10

Les rendements des obligations d'État à plus long terme ont atteint des sommets inégalés en plusieurs décennies

Rendements mensuels des obligations d'État de 10 ans des principales économies avancées*



* Les données les plus récentes datent du 4 septembre 2026.

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et Desjardins, Études économiques

Le calcul des investissements en infrastructures du Canada tient-il la route?

Compte tenu de l'ambitieux programme de déploiement d'infrastructures prévu par le gouvernement fédéral et des mesures proactives prises pour le concrétiser, le vif intérêt suscité par les possibilités d'investissement au Canada n'a rien de surprenant. Ce qui demeure incertain, c'est le potentiel de rendement de ces investissements et la part du risque que le bilan du gouvernement canadien devra absorber pour les rendre rentables. Le Canada a un bilan mitigé en matière d'investissement privé dans les infrastructures, et le gouvernement fédéral a très peu d'influence sur les infrastructures existantes, lesquelles appartiennent presque entièrement aux provinces et aux municipalités. Cela dit, compte tenu de l'escalade des tensions commerciales avec les États-Unis, le Canada se trouve dans une position unique pour s'orienter vers un modèle de croissance plus diversifié. L'efficacité avec laquelle les entreprises et les décideurs politiques sauront tirer parti de cette occasion déterminera si les résultats seront à la hauteur des ambitions.