

Bureau de l'infrastructure du Canada

Rapport financier trimestriel pour le trimestre se terminant le 30 septembre 2020

Compte rendu soulignant les résultats, les risques et les changements importants quant au fonctionnement, au personnel et aux programmes

Présentation

Le présent rapport trimestriel a été élaboré par la direction conformément à l'article 65.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et selon les modalités prescrites par le Conseil du Trésor. Il devrait être lu en se reportant au Budget principal des dépenses ainsi qu'avec le *Budget 2020*.

Pour bâtir le Canada du XXI^e siècle, il est essentiel d'établir un plan d'infrastructure stratégique et collaboratif à long terme qui permet de bâtir des collectivités économiquement dynamiques, planifiées de façon stratégique, durables et inclusives. Infrastructure Canada (INFC) travaille en étroite collaboration avec tous les niveaux de gouvernement et d'autres partenaires afin de permettre de procéder à des investissements dans l'infrastructure sociale, l'infrastructure verte, le transport en commun et d'autres infrastructures publiques de base, ainsi que dans les infrastructures de commerce et de transport.

De plus amples renseignements sur le mandat, les responsabilités et les programmes d'INFC sont accessibles sur la page des [Dépenses budgétaires d'Infrastructure Canada 2020-2021](#).

Méthode de présentation

Le présent rapport trimestriel a été préparé par la direction selon une comptabilité axée sur les dépenses. L'état des autorisations joint à ce rapport présente les autorisations de dépenser d'INFC accordées par le Parlement et utilisées par l'organisme, de manière cohérente avec le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses pour l'exercice financier 2020-2021. Ce rapport financier trimestriel a été préparé en utilisant un référentiel à usage particulier conçu pour répondre aux besoins d'information financière à l'égard de l'utilisation des autorisations de dépenser.

Le gouvernement ne peut dépenser sans l'autorisation préalable du Parlement. Les autorisations sont accordées par l'entremise de *Lois de crédits*, sous forme de limites annuelles, ou par l'entremise de lois, sous forme de pouvoirs législatifs de dépenser à des fins déterminées.

INFC utilise la méthode de comptabilité d'exercice intégrale pour l'établissement et la présentation de ses états financiers ministériels annuels dans le cadre du processus de présentation de rapports sur le rendement du Ministère. Toutefois, les pouvoirs de dépenser votés par le Parlement sont encore en fonction d'une comptabilité axée sur les dépenses.

Par le passé, INFC a travaillé en collaboration avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour exécuter certains de ses programmes de paiements de transfert (on appelle ces ministères et organismes les partenaires d'exécution fédéraux).

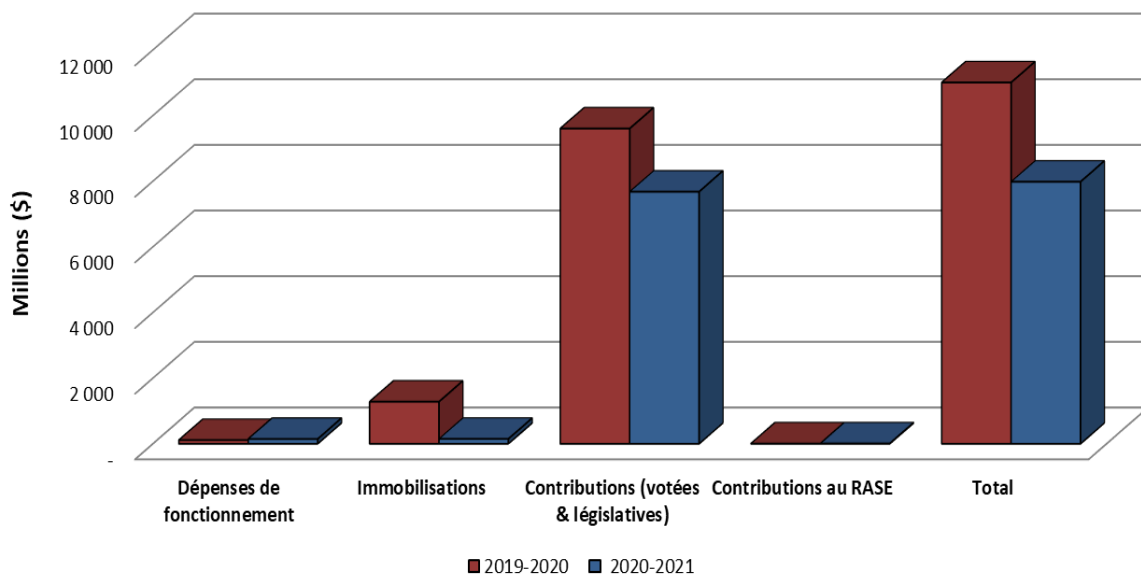
Il convient de souligner que le présent rapport trimestriel n'a fait l'objet d'aucune vérification ni aucun examen externe.

Faits saillants des résultats financiers trimestriels et cumulatifs

Cette section souligne les éléments importants qui ont contribué au changement des ressources pouvant être utilisées entre 2019-2020 et 2020-2021, ainsi que des dépenses réelles entre le 30 septembre 2019 et le 30 septembre 2020.

Autorisations

Graphique 1: Comparaison des autorisations disponibles au 30 septembre 2019 et au 30 septembre 2020



Comme indiqué dans l'État des autorisations, le total des autorisations disponibles d'INFC pour 2020-2021 était de 7,982 milliards de dollars à la fin du second trimestre (T2) et représentait une diminution de 3,025 milliards de dollars comparativement au même trimestre l'année précédente.

Cette diminution est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1: Changements dans les autorisations disponibles au 30 septembre 2020		
Autorisations	Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent à ce jour (en milliers de dollars)	% du changement par rapport à l'exercice précédent à ce jour
Fonctionnement	33 110	29,3 %
Immobilisations	(1 134 015)	(88,4) %
Contributions (votées et législatives)	(1 925 098)	(20,0) %
Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés (RASE)	870	12,6 %

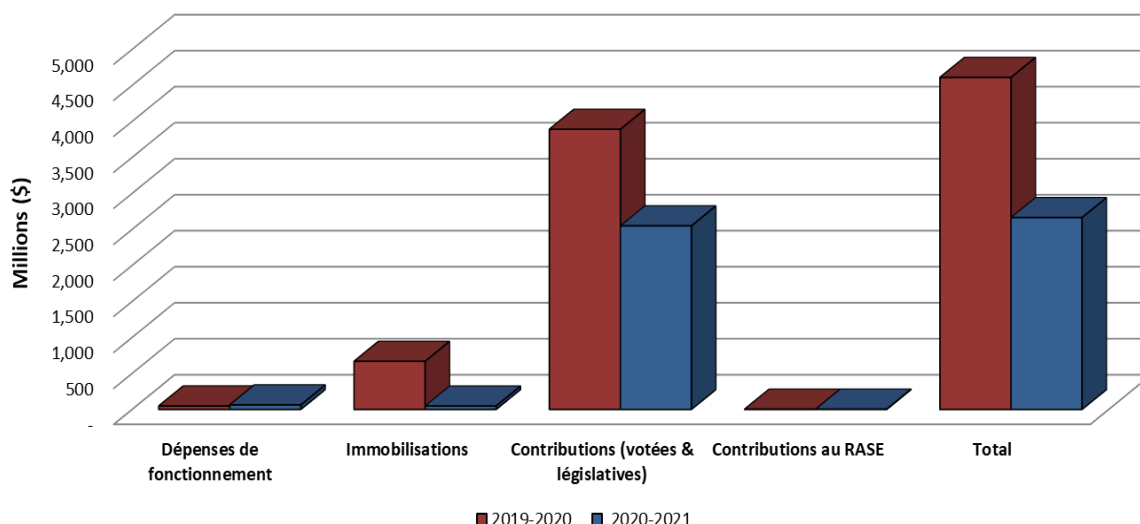
La source des changements significatifs d'une année à l'autre est résumée comme suit :

- **Fonctionnement** – Cette augmentation est principalement attribuable au financement reçu d'une part pour soutenir les opérations ministérielles, d'autre part pour la mise en place d'une nouvelle branche pour mieux appuyer le développement des communautés canadiennes sous le portefeuille de développement économique rural et enfin, pour la transition de la phase de construction à celle d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation du projet de corridor du pont Samuel De Champlain.
- **Immobilisations** – Cette diminution est attribuable à l'achèvement substantiel de la construction du projet de corridor du pont Samuel De Champlain au cours de l'exercice 2019-2020.
- **Contributions (votées et législatives)** – Cette diminution est principalement attribuable au financement statutaire supplémentaire unique, annoncé dans le cadre du budget de 2019, pour le Fonds de la taxe sur l'essence et le programme de gestion des actifs municipaux.
- **Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés** – Cette augmentation reflète la croissance dans les équivalents temps plein (ETP).

Analyse des dépenses

Les dépenses budgétaires à la fin du T2 étaient de 2,66 milliards de dollars, comparativement au 4,61 milliards de dollars rapportés pour la même période en 2019-2020, ce qui indique une diminution de 42,2 % entre les T2 des deux années. La source de cette baisse relative est illustrée dans les tableaux, les graphiques et l'analyse ci-dessous.

Graphique 2: Comparaison des autorisations utilisées au 30 septembre 2019 et au 30 septembre 2020

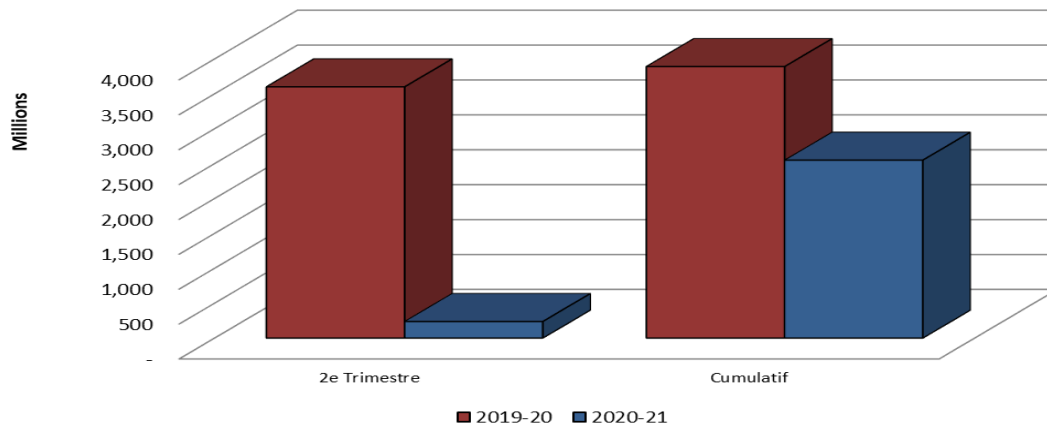


Autorisations	Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent à ce jour (en milliers de dollars)	% du changement par rapport à l'exercice précédent à ce jour
Fonctionnement	15 026	31,2 %
Immobilisations	(620 657)	(92,9) %
Contributions (votées et législatives)	(1 341 312)	(34,5) %
Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés (RASE)	435	12,6 %

La source des changements significatifs dans les dépenses d'une année à l'autre est résumée comme suit :

- **Fonctionnement et immobilisations** – détails fournis plus tard dans le rapport, par article courant.
- **Contributions (votées et législatives)** – détails par programme ci-dessous.
- **Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés** – Cette augmentation est principalement attribuable à la croissance des équivalents temps plein (ETP).

Graphique 3: Comparaison des autorisations utilisées pour les contributions (votées et législatives) au 30 septembre 2019 et au 30 septembre 2020



Les changements significatifs dans les dépenses liées aux contributions entre septembre 2019 et septembre 2020 sont les suivants :

Tableau 3: Changements dans les dépenses totales cumulatives pour les contributions au 30 septembre 2020

Fonds affectés aux programmes	Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent à ce jour (en milliers de dollars)	% du changement par rapport à l'exercice précédent à ce jour
Nouveau Fonds Chantiers Canada-volet Infrastructures provinciales-territoriales-Projets nationaux et régionaux (NFCC-VIPT-PNR)	30 783	23%
Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophe (FAAC)*	16 474	S.O.
Nouveau Fonds Chantiers Canada-volet Infrastructures nationales (NFCC-VIN)	12 941	650%
Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC)	(29 506)	(47)%
Fonds pour le P3 Canada (FP3C)	(35 179)	(72)%
Fonds de gestion des actifs (FGA)	(60 000)	(100)%
Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées (FEPTEU)	(66 351)	(71)%
Fonds Chantiers Canada - volet Grandes infrastructures (FCC-VGI)	(121 537)	(94)%
Fonds sur la taxe sur l'essence (FTE)	(1 084 438)	(33)%

* Aucune dépense n'a été faite au T2 de 2019-20

La source des changements significatifs d'une année à l'autre est résumée comme suit :

- **NFCC-VIPT-PNR** – Il y a une augmentation des demandes soumises en 2020-2021, en raison des projets importants en cours dans ce programme.
- **FAAC** – Plusieurs accords de contribution ont été signés à la fin de l'année financière 2019-2020. Ces accords de contribution entraînent des coûts et des réclamations sont maintenant soumises à INFC.
- **NFCC-VIN** – Étant donné que tous les accords de contribution dans ce programme sont maintenant signés, il y a beaucoup plus de réclamations soumises à INFC par rapport à l'an dernier, ce qui explique cette augmentation.
- **FITC** – Les prévisions pour ce programme de contribution diminuent et, par conséquent, moins de réclamations ont été soumises en 2020-2021.
- **FP3C** – Certaines ententes de contribution de ce programme ont été complétées en 2019-2020, par conséquent, il y a moins de réclamations, ce qui explique la diminution par rapport à l'an dernier.
- **FGA** – Une réclamation de 60 M \$ a été faite au deuxième trimestre de 2019-2020. En 2020-2021, aucune réclamation n'a été traitée jusqu'à présent, ce qui explique la diminution par rapport à l'année dernière.
- **FEPTEU** – Les prévisions pour ce programme de contribution diminuent et, par conséquent, moins de réclamations ont été soumises.
- **FCC-VGI** – Il y a eu moins de réclamations par rapport à l'exercice précédent, mais elles devraient augmenter au cours des prochains trimestres.
- **FTE** – Le 1er juin 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que l'allocation de 2,2 milliards de dollars, au titre du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral, serait accélérée cette année. Cette allocation a été faite en un seul versement en juin pour aider les collectivités canadiennes à se remettre de la pandémie du COVID-19 le plus rapidement possible, tout en respectant les directives de santé publique. Au cours de l'exercice 2019-2020, des demandes totalisant 3,3 milliards de dollars ont été traitées au deuxième trimestre, incluant le financement statutaire supplémentaire unique, annoncé dans le cadre du budget de 2019, ce qui explique la diminution par rapport à l'année dernière.

Dépenses budgétaires ministérielles par article courant

Les dépenses budgétaires ministérielles prévues par article courant sont présentées dans le tableau figurant à la fin du présent rapport. Les dépenses totales cumulatives en 2020-2021 ont diminué de 1,95 milliards de dollars, comparativement au même trimestre l'année précédente. Les principaux facteurs étaient la diminution des paiements de transfert tel qu'indiqué ci-haut de même qu'une diminution dans les dépenses d'acquisition de terrains, de bâtiments et ouvrage.

Une analyse des écarts dans les dépenses cumulatives par article courant est présentée ci-dessous :

Tableau 4: Changements dans les dépenses totales cumulatives par article courant au 30 septembre 2020		
Changements dans les dépenses par article courant	Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent à ce jour (en milliers de dollars)	% du changement par rapport à l'exercice précédent à ce jour
Services professionnels et spéciaux	20 308	62,9%
Autres subventions et paiements	9 220	71 261,3%
Services de réparation et d'entretien	3 946	324,6%
Personnel	3 944	12,8%
Locations	280	47,6%
Acquisition de matériel et d'outillage	199	137,5%
Services publics, fournitures et approvisionnements	(50)	(72,4)%
Information	(56)	(18,0)%
Transports et communications	(559)	(93,4)%
Acquisition de terrains, de bâtiments et ouvrage	(642 429)	(98,2)%
Paievements de transfert	(1 341 312)	(34,5)%

La source des changements significatifs d'une année à l'autre est résumée comme suit :

- **Services professionnels et spéciaux** – L'augmentation est principalement liée à une augmentation des frais d'ingénierie attribuable aux paiements dans le cadre du projet du Réseau Express Métropolitain (REM) qui seront remboursés en fonction d'une entente entre REM Inc. et Infrastructure Canada.
- **Autres subventions et paiements** – L'augmentation est principalement attribuable à un paiement de frais d'intérêt relié au projet du corridor du pont Samuel De Champlain.
- **Services de réparation et d'entretien** – L'augmentation est principalement attribuable à une augmentation des coûts d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation du projet de corridor du pont Samuel De Champlain.
- **Personnel** – L'augmentation est liée à une augmentation du nombre d'employés.
- **Acquisition de terrains, de bâtiments et ouvrage** – La diminution est attribuable à l'achèvement substantiel de la construction du projet de corridor du pont Samuel-De Champlain au cours de l'exercice 2019-2020.
- **Paievements de transfert** – Les détails ont déjà été fournis.

De manière générale, au 30 septembre 2020, INFC a dépensé 33,4 % de ses autorisations totales, comparativement au 41,9 % à la fin de T2 de l'année précédente.

Risques et incertitudes

Dans la plupart des cas, INFC finance les projets par l'entremise d'une entente de contribution ou d'une entente bilatérale intégrée conclue entre le Canada et un gouvernement provincial ou territorial. Les gouvernements des provinces et territoires concluent ensuite leurs propres ententes avec les municipalités, qui sont ultimement responsables de la gestion des projets et de la construction des infrastructures.

La plupart des programmes d'INFC sont conçus de manière à ce que le financement provenant du ministère repose sur les demandes de remboursement. Il est important de noter que les dépenses fédérales ne permettent pas de mesurer avec précision l'activité économique créée par les dépenses d'infrastructure. Lorsque les projets sont approuvés, le travail commence et l'activité économique est générée par les provinces, les territoires (PT) et les municipalités, qui sont responsables de la mise en œuvre des projets et des coûts encourus. Infrastructure Canada ne verse la contribution fédérale que sur demande des partenaires.

Diverses raisons peuvent influencer sur le calendrier des demandes de remboursement, ce qui peut contribuer à un écart entre les dépenses prévues et les dépenses réelles. Certains projets, une fois approuvés, entrent rapidement dans la phase de construction tandis que d'autres prévoient des délais de planification plus longs et des processus d'approbation locaux (par exemple, zonage et autorisation). Indépendamment de la durée de la planification ou de la durée de la rupture, les coûts éligibles peuvent être remboursés pendant toute la durée du projet.

INFC encourage les provinces et territoires à présenter leurs réclamations sans tarder pour que les fonds puissent être acheminés comme prévu. L'autorisation parlementaire de dépenser arrive habituellement à échéance à la fin de l'exercice; cependant, pour répondre aux besoins de ses partenaires de projet, INFC modifie le profil de ses autorités au besoin afin que le financement engagé pour des projets spécifiques continue d'être disponible dans les années à venir, au besoin.

INFC collabore avec les provinces et les territoires pour développer une nouvelle approche en matière de paiements de transfert afin de mieux harmoniser les investissements fédéraux avec les activités de construction.

Au cours des quatre dernières années et demie, le ministère a subi plusieurs transformations. L'arrivée de nouveaux programmes et de nouvelles responsabilités a entraîné des changements structurels pour mieux appuyer le fonctionnement des nouveaux secteurs d'activités, en plus de nécessiter du ministère qu'il fasse appel à des compétences spécialisées pour combler des postes clés. INFC prend des mesures pour attirer et maintenir en poste des employés ayant les compétences et l'expérience nécessaires pour remplir son mandat en constante évolution.

La pandémie COVID-19 a créé un niveau important d'incertitude en termes d'économie et d'efficacité opérationnelle dans les organisations privées et publiques. INFC a adapté son environnement opérationnel à un environnement de travail à distance durable où il peut continuer de s'acquitter de son mandat. Le gouvernement du Canada adapte le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada pour faire face aux impacts de la COVID-19. Il modifie le programme,

qui est mis en œuvre dans le cadre d'ententes bilatérales conclues avec les provinces et les territoires, afin d'ajouter une certaine souplesse, d'élargir l'admissibilité des projets et d'accélérer les approbations. Un nouveau volet temporaire Résilience à la COVID-19, avec plus de 3 milliards de dollars disponibles dans les fonds existants, a été créé pour donner aux provinces et aux territoires une plus grande souplesse pour financer rapidement des projets à court terme qui autrement ne seraient peut-être pas admissibles dans le cadre des volets de financement existants.

Changements importants concernant le fonctionnement, le personnel et les programmes

Infrastructure Canada continue de croître et d'évoluer. Depuis le dernier rapport financier trimestriel, aucun changement significatif n'a eu lieu au sein du Ministère.

Approbation des cadres supérieurs

Approuvé par :

Kelly Gillis
Sous-ministre

Nathalie Bertrand
Dirigeante principale des finances

Signé à Ottawa, Canada