

Bureau de l'infrastructure du Canada

Rapport financier trimestriel pour le trimestre se terminant le 30 juin 2021

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 2021*.

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 2021-2022](#).

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 2021-2022. 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.

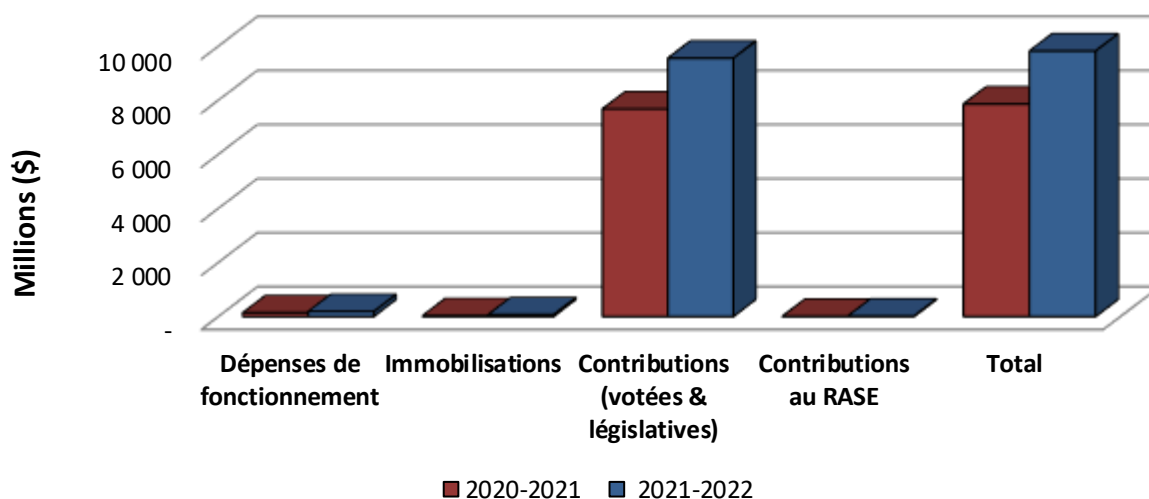
Faits saillants des résultats financiers trimestriels et cumulatifs

Cette section souligne les éléments importants qui ont contribué au changement des ressources pouvant être utilisées entre 2020-2021 et 2021-2022, ainsi que des dépenses réelles entre le 30 juin 2020 et le 30 juin 2021.

Autorisations

Comme indiqué dans l'État des autorisations, le total des autorisations disponibles d'INFC pour 2021-2022 était de 9,83 milliards de dollars à la fin du premier trimestre (T1) et représentait une augmentation de 1,97 milliards de dollars comparativement au même trimestre l'année précédente.

Graphique 1 : Comparaison des autorisations disponibles au 30 juin 2020 et au 30 juin 2021



Cette augmentation est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Changements dans les autorisations disponibles au 30 juin 2021		
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
Dépenses de fonctionnement	46 246	32,9 %
Dépenses en capital	33 643	103,2 %
Contributions (votées et législatives)	1 878 663	24,5 %
Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés (RASE)	7 297	94,1 %

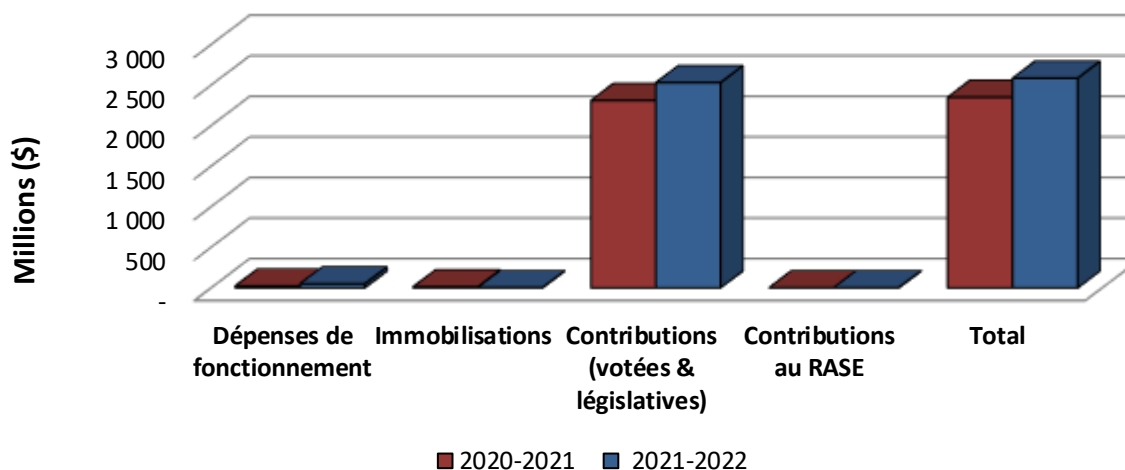
La source des changements significatifs d'une année à l'autre est résumée comme suit :

- **Dépenses de fonctionnement** - Cette augmentation est principalement attribuable au financement reçu pour soutenir les opérations ministérielle dans le cadre de la stratégie de ressourcement à long terme provenant de la présentation au Conseil du Trésor sur l'intégrité des programmes – Renforcer la gestion des infrastructures canadiennes, ainsi qu'au nouveau financement de fonctionnement requis pour exécuter trois nouveaux programmes : Fonds destinés à l'amélioration de la ventilation des bâtiments publics, Fonds destinés aux bâtiments communautaires verts et inclusifs et aux fonds destinés aux Fonds permanents pour le transport en commun.
- **Dépenses en capital** – Cette augmentation est liée aux obligations légales découlant de transactions immobilières antérieures pour le projet du pont international Gordie-Howe.
- **Contributions (votées et législatives)** – Cette augmentation est principalement attribuable au complément du Fonds de développement des collectivités du Canada (FDCC) précédemment nommé le Fond de la taxe sur l'essence.
- **Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés** – Cette augmentation reflète la croissance dans les équivalents temps plein (ETP) associée aux nouveaux programmes énumérés dans la section de fonctionnement.

Analyse des dépenses

Les dépenses budgétaires à la fin du T1 étaient de 2,59 milliards de dollars, comparativement au 2,35 milliards de dollars rapportés pour la même période en 2020-2021, ce qui indique une augmentation de 10 % entre les T1 des deux années. La source de cette hausse relative est illustrée dans les tableaux, les graphiques et l'analyse ci-dessous.

Graphique 2 : Comparaison des dépenses totales au 30 juin 2020 et au 30 juin 2021

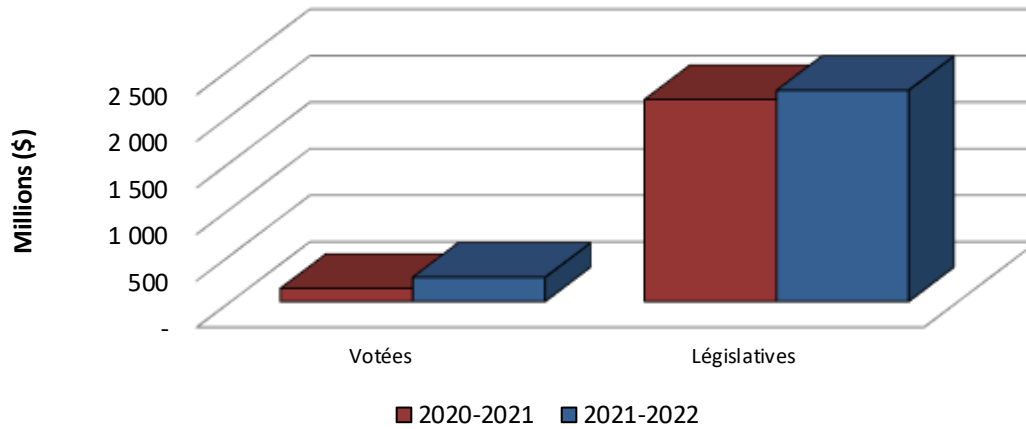


Dépenses totales cumulatives	Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent à ce jour (en milliers de dollars)	% du changement par rapport à l'exercice précédent à ce jour
Dépenses de fonctionnement	25 648	106,5 %
Dépenses en capital	(9 988)	(75,8 %)
Contributions (votées et législatives)	218 371	9,4 %
Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés (RASE)	1 350	104,4 %

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

- **Dépenses de fonctionnement et de capital** – Les détails sont fournis plus tard dans le rapport, par article courant.
- **Contributions (votées et législatives)** – Les détails par programme sont fournis ci-dessous.
- **Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés** – L'augmentation dans la contribution au Régime d'avantages sociaux des employés est directement attribuable à une augmentation dans le nombre d'équivalents temps plein (ETP) présentement à l'emploi d'INFC.

Graphique 3 : Comparaison des autorisations utilisées pour les contributions au 30 juin 2020 et au 30 juin 2021



Les changements significatifs dans les dépenses liées aux contributions entre juin 2020 et juin 2021 sont les suivants :

Tableau 3 : Changements dans les dépenses totales cumulatives pour les contributions au 30 juin 2021

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
Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC)	98 651	5 %
Fonds Chantiers Canada – volet Grandes infrastructures (FCC – VGI)	63 344	S.O.
Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC)	58 319	2376 %
Nouveau Fonds Chantiers Canada-volet Infrastructures nationales (NFCC-VIN)	17 471	322 %
Fonds pour l'infrastructure verte (FIV)	13 645	1336 %
Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées (FEPTEU)	12 487	304 %
Initiative canadienne des communautés santé (ICCS)	11 556	S.O.
Nouveau Fonds Chantiers Canada - volet Infrastructures provinciales-territoriales – Fonds des petites collectivités (NFCC-VIPT-FPC)	11 528	140 %
Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) : volet Résilience à la COVID-19	10 067	S.O.
Nouveau Fonds Chantiers Canada-volet Infrastructures provinciales-territoriales-Projets nationaux et régionaux (NFCC-VIPT-PNR)	(48 098)	(60 %)

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

- **FDCC** – Semblable à 2020, le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (précédemment nommé le Fond de la taxe sur l'essence) est accéléré cette année et versé en un seul versement en juin pour aider les collectivités canadiennes à se remettre de la pandémie de COVID-19 le plus rapidement possible tout en respectant les directives de santé publique. L'allocation étant indexée, l'allocation pour l'exercice 2021-2022 est de 2,27 milliards, soit 5 % de plus que l'exercice 2020-2021.
- **FCC-VGI** – Un paiement anticipé a été envoyé à Transports Canada au montant de 63,3 millions de dollars pour des ententes gérées au nom d'infrastructure Canada.
- **FITC** – Au cours des deux prochaines années, un nombre important de projets devraient être achevés. À ce jour, le Québec, l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Manitoba ont déposé des réclamations de 60,7 millions de dollars.
- **NFCC-VIN** – Tous les accords de contribution de ce programme ont maintenant été signés. De nombreux projets sont en cours de mise en œuvre, ce qui contribue à des réclamations plus élevées que l'année précédente.

- **FIV** – Les réclamations sont plus élevées que l’an dernier car de nombreux projets sont maintenant en cours de mise en œuvre.
- **FEPTEU** – Un nombre important de projets devraient être achevés au cours des deux prochaines années. À ce jour, le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et L’Île-du-Prince-Édouard ont déposé des réclamations de 16,6 millions de dollars.
- **ICCS** – Le montant total prévu pour cette année a été réclamé au premier trimestre. Aucune réclamation ne sera soumise au cours de l’exercice 2021-2022.
- **NFCC-VIPT-FPC** – Un nombre important de projets devraient être achevés au cours des trois prochaines années. Comme de nombreux projets sont en cours de mise en œuvre, les réclamations sont plus élevées que l’année dernière.
- **PHIC – COVID-19** – À ce jour, le Québec a déposé 10 millions de dollars de réclamations. D’autres réclamations sont attendues au cours de l’exercice 2021-2022.
- **NFCC-VIPT-PNR** – Moins de réclamations ont été procédées à la fin du T1 comparativement à 2020-2021.

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 2021-2022 ont augmenté de 235,4 millions de dollars, comparativement au même trimestre l’année précédente. Le principal facteur était l’augmentation des paiements de transfert tel qu’indiqué ci-haut.

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

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
Paiements de transfert	218 371	9,4 %
Services professionnels et spéciaux	10 866	89,2 %
Frais de la dette publique	7 202	S.O.
Personnel	4 638	28,2 %
Services de réparation et d'entretien	1 507	146,4 %
Information	81	423,8 %
Locations	53	14,1 %
Transports et communications	13	73,4 %
Services publics, fournitures et approvisionnements	(5)	(51,3 %)
Acquisition de matériel et d'outillage	(149)	(76,8 %)
Acquisition de terrains, de bâtiments et ouvrage	(3 507)	(76,2 %)

Autres subventions et paiements	(3 690)	(100 %)
---------------------------------	---------	---------

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

- **Paiements de transfert** – Les détails ont déjà été fournis.
- **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 INFC.
- **Frais de la dette publique** – L'augmentation s'explique principalement par un paiement de frais d'intérêt effectué pour le projet de corridor du pont Samuel-De-Champlain (CPSDC). Ces paiements avaient été déclarés sous l'article courant Autres subventions et paiements précédemment.
- **Personnel** - L'augmentation est liée à une augmentation du nombre d'employés.
- **Services de réparation et entretien** – L'augmentation est principalement liée au CPSDC car le projet est en phase d'exploitation et de maintenance.
- **Acquisition de terrains, de bâtiments et ouvrage** – La diminution est liée au paiement mensuel en capital effectué pour le projet CPSDC. La portion en capital du paiement mensuel était plus élevée en 2020-21, mais a ensuite été ajustée en fonction du tableau de calcul de la valeur actualisée – nouvelle approche recommandée par le Bureau du contrôleur général.
- **Autres subventions et paiements** – Le paiement des intérêts débiteurs effectué pour le projet CPSDC a été déclaré sous cet objet courant en 2020-21. Tel que recommandé par le Receveur général, les paiements d'intérêts sont dorénavant déclarés sous l'article courant Frais de la dette publique.

De manière générale, au 30 juin 2021, INFC a dépensé 26,3 % de ses autorisations totales, comparativement au 29,9 % à la fin de T1 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 (PT). Les gouvernements PT 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 et les municipalités, qui sont responsables de la mise en œuvre des projets et des coûts encourus. INFC verse la contribution fédérale 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 autorisations au besoin afin que le financement engagé pour des projets spécifiques continue d'être disponible dans les années à venir lorsque nécessaire.

De plus, INFC a collaboré avec les provinces et les territoires pour introduire des améliorations dans le flux des processus de financement afin de mieux aligner les autorisations budgétaires des programmes existants avec les dépenses et d'améliorer la prévisibilité des projets ayant une grande matérialité. Il a également utilisé les leçons tirées des anciens programmes pour introduire des flexibilités supplémentaires dans la conception de nouveaux programmes, telles que la flexibilité du mécanisme de financement et la base des paiements. Ces efforts devraient produire des impacts importants au cours des prochaines années.

INFC s'est engagé à faire des investissements dans l'infrastructure qui soutiennent la croissance économique et la création d'emplois, aident à lutter contre les effets des changements climatiques et à bâtir des collectivités inclusives. Bien que la COVID-19 n'ait pas modifié ces priorités, le Ministère s'efforce de faire plus avec ses ressources existantes et de mieux reconstruire. À mesure que les programmes actuels sont adaptés et qu'une série de nouveaux programmes est lancée, des pratiques de gestion des ressources et une saine gestion financière sont essentielles et essentielles pour assurer une prestation réussie. Bien que les bénéficiaires continuent de subir des contraintes résultant de la COVID-19 qui affectent la mise en œuvre de nouveaux projets, INFC s'engage à leur fournir un financement en temps opportun.

Par conséquent, INFC concentre ses efforts sur l'attraction et la rétention d'employés possédant les compétences et l'expérience nécessaires pour remplir le mandat évolutif du Ministère, et sur la mise en œuvre de flexibilités supplémentaires afin de donner plus de temps aux provinces et aux territoires pour la réalisation de projets dans le cadre de plusieurs programmes. Par exemple, le volet PIIC COVID-19 a été étendu pour permettre aux projets des provinces d'être achevés d'ici le 31 décembre 2023 et les projets dans les territoires et dans les communautés éloignées doivent être achevés d'ici le 31 décembre 2024.

Changements importants concernant le fonctionnement, le personnel et les programmes

Infrastructure Canada continue de croître et d'évoluer. Depuis le dernier rapport financier trimestriel, les changements significatifs suivants ont eu lieu au sein du Ministère :

- INFC a obtenu 5 ans de financement pour le transport en commun afin d'instaurer une fondation et délivrer 14,9 milliards de dollars de projets de transport en commun au cours des huit prochaines années, ce qui comprend un financement permanent de 3 milliards de dollars

par année actuellement dans le cadre financier pour les collectivités canadiennes à compter de 2026-2027.

- INFC a obtenu 1,5 milliard de dollars au cours des 5 prochaines années pour exécuter le programme du Fond destiné aux bâtiments communautaires verts et inclusifs qui vise à construire plus de bâtiments communautaires et à améliorer ceux qui existent déjà, en particulier dans les zones où les populations ont des besoins plus élevés, tout en rendant les bâtiments plus économe en énergie, à faible émission de carbone, plus résilient et plus performant. Le programme appuiera les rénovations vertes et accessibles, les réparations ou les améliorations d'édifices communautaires publics existants et la construction de nouveaux édifices communautaires accessibles au public qui desservent des collectivités aux besoins élevés et mal desservies à travers le Canada.
- INFC a obtenu 120 millions de dollars sur 2 ans qui seront ajoutés aux ententes provinciales et territoriales du programme d'infrastructure Investir dans le Canada pour soutenir les projets d'amélioration de la ventilation dans les édifices publics.

Approbation des cadres supérieurs

Approuvé par :

Kelly Gillis
Sous-ministre

Nathalie Bertrand
Dirigeante principale des finances

Signé à Ottawa, Canada