

Bureau de l'infrastructure du Canada

Rapport financier trimestriel pour le trimestre se terminant le 30 septembre 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 2021-22. 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.

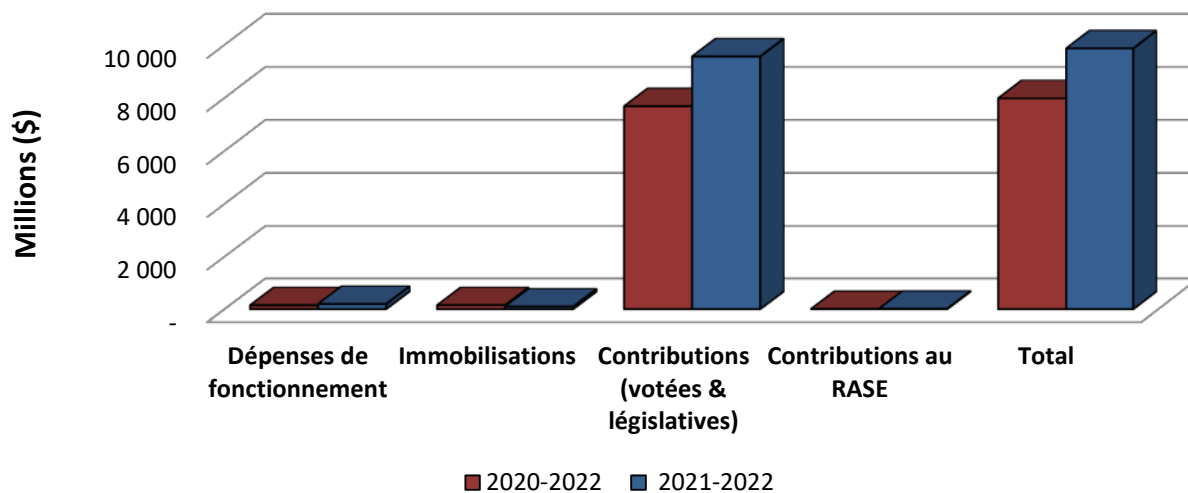
Faits saillants des résultats financiers trimestriels et cumulatifs

Cette section souligne les éléments importants qui ont contribué au changement des ressources pouvant être utilisées entre 2020-21 et 2021-22, ainsi que des dépenses réelles entre le 30 septembre 2020 et le 30 septembre 2021.

Autorisations

Comme indiqué dans l'État des autorisations, le total des autorisations disponibles d'INFC pour 2021-22 était de 9,9 milliards de dollars à la fin du deuxième trimestre (T2) et représentait une augmentation de 1,9 milliards de dollars comparativement au même trimestre l'année précédente.

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



Cette augmentation est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Changements dans les autorisations disponibles au 30 septembre 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	47 875	32,8 %
Dépenses en capital	(52 468)	(35,4 %)
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 %

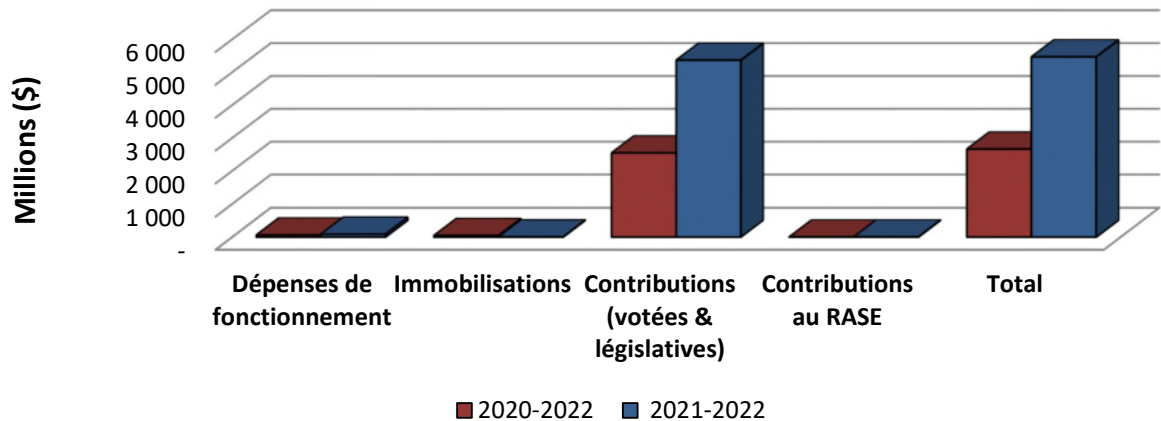
La source des changements significatifs d'une année à l'autre est résumée comme suit :

- **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** – Comme le projet du corridor du pont Samuel-De Champlain (CPSDC) est maintenant en phase d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, les dépenses en immobilisations diminuent d'année en année pour s'aligner sur les obligations actuelles.
- **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 T2 étaient de 5,5 milliards de dollars, comparativement au 2,7 milliards de dollars rapportés pour la même période en 2020-2021, ce qui indique une augmentation de 105,3 % entre les T2 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 autorisations utilisées au 30 septembre 2020 et au 30 septembre 2021

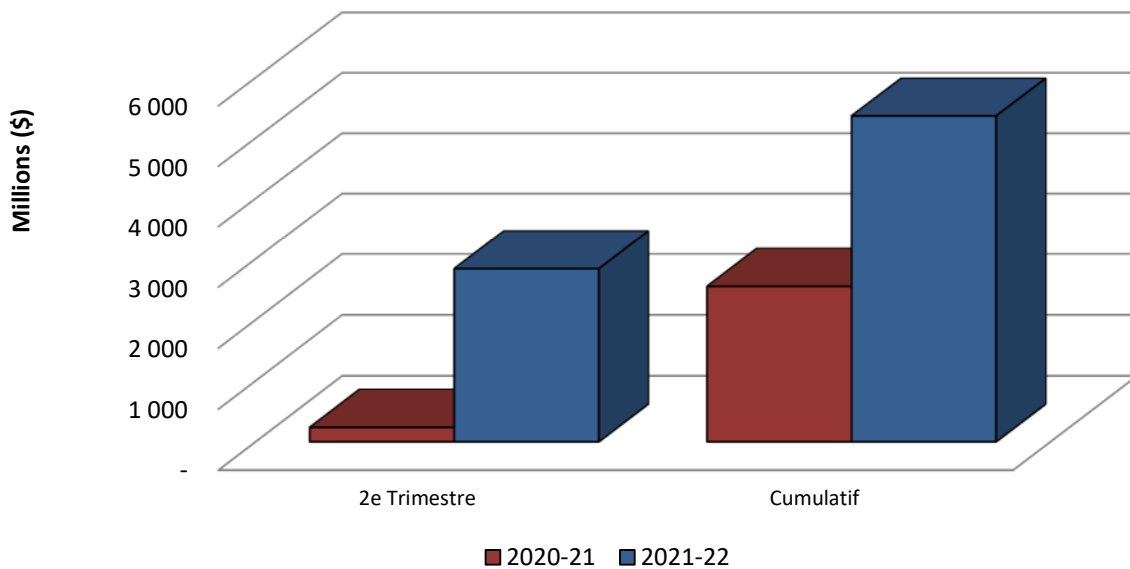


Dépenses totales cumulatives	Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent à ce jour (en milliers de dollars)	% du changement par rapport à l'exercice précédent à ce jour
Dépenses de fonctionnement	25 477	40,3 %
Dépenses en capital	(41 039)	(86,1 %)
Contributions (votées et législatives)	2 819 627	110,6 %
Contributions prévues par la loi au Régime d'avantages sociaux des employés (RASE)	1 408	36,3 %

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 les ETP présentement à l'emploi d'INFC.

Graphique 3 : Comparaison des autorisations utilisées pour les contributions (votées et législatives) au 30 septembre 2020 et au 30 septembre 2021



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

Tableau 3 : Changements dans les dépenses totales cumulatives pour les contributions au 30 septembre 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)	2 319 767	107 %
Nouveau Fonds Chantiers Canada-volet Infrastructures provinciales-territoriales-Projets nationaux et régionaux (NFCC-VIPT-PNR)	114 449	70 %
Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC)	107 573	325 %
Programme d'infrastructure Investir dans le Canada : volet infrastructure de transport en commun (PIIC – VITC)	83 823	101 807 %
Nouveau Fonds Chantiers Canada-volet Infrastructures nationales (NFCC-VIN)	70 875	475 %
Fonds Chantier Canada – volet Grandes infrastructure (FCC-VGI)	55 719	676 %
L'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (IRRT)	25 885	105 %
Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) : volet Résilience à la COVID-19	20 017	S.O.
Initiative canadienne des communautés santé (ICCS)	11 556	S.O.
Le Fonds PPP Canada	(13 375)	(100 %)

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

- **FDCC** – Semblable à 2020, le Fonds du Canada pour le développement communautaire (auparavant appelé Fonds de la taxe sur l'essence) a été 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 2021-22 était de 2,27 milliards de dollars, soit 5 % de plus que pour l'exercice 2020-21. De plus, des paiements complémentaires ont été versés en juillet pour un montant total de 2,22 milliards de dollars.
- **NFCC-VIPT-PNR** - Davantage de réclamations ont été reçues et traitées à la fin du deuxième trimestre 2021-22, par rapport à 2020-21.
- **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 140,4 millions de dollars.

- **PIIC-VITC** - Davantage de demandes ont été reçues et traitées pour l'Alberta, la Colombie-Britannique et le Québec dans le cadre du volet VITC d'ici la fin du deuxième trimestre 2021-22, par rapport à 2020-21.
- **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.
- **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.
- **IRRT** - Plus de réclamations ont été payées au deuxième trimestre de l'exercice 2021-22 par rapport à l'exercice 2020-21. Cette année fiscale, la plupart des prévisions actuelles ont été payées à la fin du deuxième trimestre.
- **PIIC – COVID-19** – Ce volet prévoit de dépenser 1 milliard de dollars de plus cette année par rapport à l'exercice 2020-21. À ce jour, le Québec a déposé près de 20 millions de dollars de réclamations. D'autres demandes devraient être reçues au cours de l'exercice 2021-22.
- **ICCS** - Le montant total prévu pour cette année a été réclamé au premier trimestre. Aucune autre réclamation ne sera soumise au cours de l'exercice 2021-22.
- **Le Fonds PPP Canada** – Les quatre autres projets devraient être achevés et clôturés au cours de cet exercice. L'installation de biosolides de Hamilton, le premier des quatre projets du P3CF, a été fermée avec d'importantes économies en août. Aucune réclamation n'a été payée cette année pour les trois autres projets.

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 2021-22 ont augmenté de 2,805 milliards 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 :

Tableau 4 : Changements dans les dépenses totales cumulatives par article courant au 30 septembre 2021		
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	2 819 627	110,6 %
Frais de la dette publique	17 966	S.O.
Personnel	11 000	31,6 %
Services de réparation et d'entretien	1 711	33,2 %
Transports et communications	367	922,6 %
Services publics, fournitures et approvisionnements	(9)	(48,1 %)
Information	(13)	(5,3 %)

Locations	(43)	(5 %)
Acquisition de matériel et d'outillage	(216)	(62,6 %)
Acquisition de terrains, de bâtiments et ouvrage	(8 760)	(76,1 %)
Autres subventions et paiements	(9 234)	(100 %)
Services professionnels et spéciaux	(26 953)	(51,3 %)

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

- **Paiements de transfert** – Les détails ont déjà été fournis.
- **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.
- **Transports et communications** – L'augmentation est liée à l'augmentation des dépenses sur les appareils mobiles et les frais de service mensuels par rapport T2 de l'exercice 2020-21.
- **Acquisition de matériel et d'outillage** – Cette diminution est due à la réduction des dépenses en équipement et mobilier de bureau liées à la COVID-19.
- **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.
- **Services professionnels et spéciaux** – La diminution est attribuable à la réduction des coûts de consultation en ingénierie liés aux paiements pour le projet du Réseau Express Métropolitain (REM), qui sont remboursés en fonction d'une entente entre REM Inc. et INFC.

De manière générale, au 30 septembre 2021, INFC a dépensé 55,5 % de ses autorisations totales, comparativement au 33,4 % 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 (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 1,38 milliard de dollars sur 12 ans à compter de 2021-22 pour le Fonds d'atténuation et d'adaptation en cas de catastrophe, dont 670 millions de dollars seront consacrés à un nouveau volet de projets à petite échelle pour des projets compris entre 1 et 20 millions de dollars en coûts admissibles totaux et approuver les modalités modifiées du programme, y compris les améliorations visant à soutenir les bénéficiaires autochtones et à améliorer l'accès aux collectivités de toutes tailles.
- INFC a obtenu 5,8 millions de dollars sur 2 ans à compter de 2021-22 pour soutenir le ministre de l'infrastructure et des Collectivités dans les négociations et les travaux de diligence raisonnable en vue du transfert potentiel de propriété du pont de Québec au gouvernement du Canada.
- INFC a augmenté de un sa base de postes EX pour mettre en œuvre le nouveau Programme de financement permanent du transport en commun et diriger le Centre de développement économique rural.

Approbation des cadres supérieurs

Approuvé par :

Kelly Gillis
Sous-ministre

Nathalie Bertrand
Dirigeante principale des finances

Signé à Ottawa, Canada