Infrastructure Canada

Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022

Infrastructure Canada

L'honorable Dominic LeBlanc

Ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités

L'honorable Ahmed Hussen

Ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion

Canada

Il est possible d'obtenir, sur demande, la présente publication sur supports accessibles.

Personne-ressource :

Direction générale des communications – Infrastructure Canada
180, rue Kent, bureau 1100 Ottawa (Ontario) K1P 0B6
Ligne d'information nationale sur l'infrastructure : 613-948-1148
Numéro sans frais : 1-877-250-7154
ATS : 1-800-465-7735
Courriel : info@infc.gc.ca

Cette publication est offerte sur le site : https://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

Autorisation de reproduction

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez faire parvenir un courriel à info@infc.gc.ca.

© Sa Majesté le Roi du Chef du Canada, représenté par le ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion, 2022.

N° de catalogue T91-4E-PDF

ISSN 2560-9831

Also available in English under the following title: 2021-22 Departmental Plan – Infrastructure Canada.

Table des matières

Message des ministres....1
Aperçu des résultats....4
Résultats : ce que nous avons accompli....10
Responsabilités essentielles....10
Services internes....33
Dépenses et ressources humaines....37
Dépenses....37
Ressources humaines....40
Dépenses par crédit voté....41
Dépenses et activités du gouvernement du Canada....41
États financiers et faits saillant des états financiers....41
Renseignements ministériels....43
Profil organisationnel....43
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités....45
Contexte opérationnel....45
Cadre de présentation de rapports....45
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes....46
Tableaux de renseignements supplémentaires....47
Dépenses fiscales fédérales....47
Coordonnées de l'organisation....47
Annexe : définitions....48
Notes de fin....52

Message des ministres

Nous sommes heureux de présenter le Rapport sur les résultats ministériels d'Infrastructure Canada pour 2021-2022. Dans les pages qui suivent, vous trouverez des renseignements qui démontrent l'engagement continu du Ministère à l'égard des collectivités canadiennes.

Ce rapport met en lumière les réalisations importantes du Ministère en soutien aux projets d'infrastructure clés qui permettent de lutter contre les changements climatiques, de favoriser la croissance économique et d'améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens.

En octobre 2021, le mandat d'Infrastructure Canada a été élargi pour inclure des travaux sur l'itinérance, le logement et l'inclusion sociale, et la prise en charge de la mise en œuvre de Vers un chez-soi : la stratégie canadienne de lutte contre l'itinérance.

Grâce à l'élargissement de notre mandat, nous servons les Canadiens de façons novatrices et de grande envergure, notamment en favorisant la durabilité et l'inclusion en soutenant les efforts des collectivités pour prévenir et réduire l'itinérance; en appuyant les services destinés aux personnes en situation d'itinérance ou à risque de le devenir; et en continuant de soutenir les organismes qui s'efforcent de prévenir et de réduire l'itinérance chez les Autochtones et de répondre aux besoins des anciens combattants en situation d'itinérance.

En d'autres mots, nous jouons un rôle clé dans l'effort visant à réduire et à éliminer l'itinérance chronique au Canada. Dans un même temps, nous continuons de travailler à une reprise solide et durable qui profite à tous les Canadiens.

La pandémie de COVID-19 a posé des défis quant à notre capacité de rebâtir en mieux, mais notre ministère a su relever ces défis en prenant des mesures décisives pour faire avancer les projets d'infrastructure clés et pour faciliter la reprise économique. En collaboration avec les Canadiens, nous édifions une reprise forte, résiliente et inclusive – une reprise qui favorise des collectivités dynamiques et saines, accessibles à tous.

Le transport en commun joue un rôle crucial pour bâtir nos collectivités. Cette année, Infrastructure Canada a obtenu un financement permanent destiné à offrir les ressources nécessaires aux municipalités, aux organismes de transport en commun et à plusieurs autres groupes afin de leur permettre de planifier à long terme pour veiller à ce que tous les résidents aient accès à un transport en commun fiable.

Pour soutenir les Canadiens, le gouvernement du Canada a également lancé trois fonds relatifs au transport en commun et basés sur un processus de demandes : le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, le Fonds pour le transport en commun à zéro émission et le Fonds pour le transport actif. Ces initiatives importantes soutiennent les solutions de transport en commun partout au Canada.

Nos investissements dans le transport en commun soutiennent également l'offre et la diversité des options de logement, les rendant plus accessibles aux Canadiens, tout en créant des collectivités plus diversifiées, durables et prospères.

Nous prenons également des mesures pour assurer la résilience de nos collectivités. Dans tout le pays, le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs (BCVI) s'attaque aux effets des changements climatiques, favorise la création d'emplois, stimule les économies locales et sert diverses populations, en particulier dans les zones mal desservies, grâce à des rénovations, des réparations et des améliorations écologiques et accessibles.

En parallèle, nous avons continué de soutenir les Canadiens dans le cadre de notre Fonds d'adaptation et d'atténuation en matière de catastrophes (FAAC), alors que nous continuons de nous adapter aux menaces d'un climat changeant grâce à des projets qui atténuent les défis allant des inondations aux vagues de chaleur en passant par les feux de forêt. Ces projets renforceront la résilience des collectivités en s'attaquant aux risques climatiques à plus long terme liés aux événements météorologiques extrêmes.

Au-delà des fonds et des programmes réservés aux objectifs en matière de transport et de climat, Infrastructure Canada a continué d'offrir des fonds dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC). Ce programme s'avère essentiel pour répondre aux besoins des provinces, des territoires, des municipalités et des collectivités autochtones en matière de transport en commun, d'infrastructures vertes et sociales, et d'infrastructures rurales et nordiques.

En outre, le volet temporaire Résilience à la COVID-19 a permis d'offrir plus de trois milliards de dollars pour soutenir les collectivités pendant la pandémie et a consacré 190 millions de dollars en nouveaux fonds destinés à des projets d'amélioration de la ventilation des bâtiments publics tels que les hôpitaux, les écoles et les établissements de soins de longue durée afin de réduire la propagation de la COVID-19 et d'autres maladies transmises par des particules en suspension dans l'air.

Infrastructure Canada a également doublé le financement accordé par l'entremise du Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC), fournissant près de 4,5 milliards de dollars à environ 3 600 collectivités. Le FDCC est une source de financement prévisible versé directement aux provinces et aux territoires qui, à leur tour, versent ce financement aux municipalités afin de répondre aux besoins locaux en matière d'infrastructure.

En 2021-2022, nous avons continué à soutenir les travaux relatifs à deux des principaux ouvrages de franchissement du Canada afin de permettre la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises. Le corridor du pont Samuel-De Champlain est opérationnel et le projet progresse vers sa phase finale. Des progrès substantiels ont également été réalisés dans la construction du pont international Gordie-Howe, notamment l'achèvement des tours de part et d'autre de la frontière et les travaux pour les relier. Ces deux exemples supplémentaires illustrent la manière dont notre ministère contribue à rapprocher les gens, tout en créant des emplois, en renforçant l'économie et en bâtissant des collectivités.

Tout au long du processus de rétablissement de notre pays et au-delà, nous continuerons de soutenir les Canadiens. Nous continuerons de promouvoir l'innovation dans le domaine des infrastructures par la recherche, l'expérimentation et l'adoption de technologies. Nous continuerons de faire avancer des initiatives clés comme l'introduction de la première Évaluation nationale des infrastructures (ENI) du Canada, qui déterminera les besoins et les priorités du Canada en matière d'infrastructures.

Le présent rapport présente les rouages d'une année remarquable pour Infrastructure Canada et d'une reprise qui continue de s'accélérer. Notre ministère et les personnes qui le composent constituent des éléments cruciaux de cette reprise, et nous sommes fiers de travailler avec nos partenaires, pour les Canadiens.

Le Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022 raconte notre histoire, ainsi que la vôtre, à savoir une histoire récente, où nous avons surmonté ensemble les défis posés par la COVID-19, une histoire actuelle, qui détaille une multitude d'initiatives et de programmes de soutien aux Canadiens, et une histoire à construire, alors que nous poursuivons notre travail en vue de réduire l'itinérance, de combattre les changements climatiques et de bâtir des collectivités fortes, résilientes et inclusives partout au Canada.

Nous vous invitons à lire ce rapport pour constater par vous-même ce que notre ministère a entrepris et continue d'entreprendre pour soutenir les Canadiens.

L'honorable Dominic LeBlanc

Ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités

L'honorable Ahmed Hussen

Ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion

Aperçu des résultats

Investissement permanent dans les transports en commun

La présence de systèmes de transport en commun sécuritaires, modernes et efficaces s'avère essentielle à la santé et à la viabilité des collectivités. Le financement fédéral du transport en commun soutient les réseaux de transport collectif et actif, crée des emplois et rend les collectivités plus accessibles et plus vivables pour tous. Le Programme permanent pour le transport en commun (PPTC), annoncé dans le budget de 2021, prévoit un financement de 14,9 milliards de dollars sur 8 ans et un financement continu de 3 milliards de dollars par année à compter de 2026-2027. Le financement vient s'ajouter aux 20 milliards de dollars déjà offerts pour le transport en commun au Canada dans le cadre de programmes fédéraux existants. Les investissements que nous réalisons dans le transport en commun réduiront les émissions de gaz à effet de serre (GES), engendreront des effets bénéfiques sur la santé et permettront de mieux desservir les groupes défavorisés pour lesquels les déplacements en voiture ne sont pas accessibles.

Au cours de l'exercice financier 2021-2022, Infrastructure Canada a fait des progrès considérables par rapport à l'engagement du gouvernement du Canada de fournir des options de transport en commun abordables et à zéro émission. De même, le Ministère a réalisé des progrès en matière de financement de solutions de transport en commun pour les collectivités rurales, d'électrification des systèmes existants et d'investissement dans des projets de transport actif tels que des pistes cyclables et des sentiers pédestres. En 2021-2022, le gouvernement fédéral a lancé avec succès trois fonds axés sur un processus de demande lié au transport en commun à cet égard, certains faisant appel à la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC).

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (FSTCMR), qui représente 250 millions de dollars sur cinq ans, est le premier fonds fédéral à cibler l'élaboration de solutions de transport en commun dans les collectivités rurales et éloignées. Il soutient financièrement l'élaboration de solutions locales de transport en commun qui aideront les personnes vivant dans les collectivités rurales à se rendre au travail, à l'école et à leurs rendez-vous ou à visiter leurs proches.

De plus, le Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE), d'une valeur de 2,75 milliards de dollars sur cinq ans, soutient les exploitants d'autobus de transport en commun et d'autobus scolaires pour les aider à planifier l'électrification, à acquérir des autobus à zéro émission et à construire une infrastructure de soutien, y compris une infrastructure de recharge et la modernisation des installations.

Enfin, le Fonds pour le transport actif, qui représente 400 millions de dollars sur cinq ans, investit dans des projets de construction et d'expansion de réseaux de sentiers, de voies cyclables, de pistes et de passerelles pour piétons, en plus de soutenir les activités de planification du transport actif, afin de créer des collectivités plus désirables, avec moins d'embouteillages et offrant un air plus pur.

Les trois programmes ont tenu leur premier appel de demandes et travaillent à la finalisation des approbations et des ententes, ce qui inclut l'examen des projets afin de déterminer les exigences en matière d'environnement et de consultation des Autochtones que les promoteurs doivent respecter dans le cadre des ententes de contribution.

En plus du lancement réussi des trois fonds susmentionnés, Infrastructure Canada continue d'octroyer du financement aux provinces, aux territoires et aux municipalités par le biais du volet Transport en commun du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC). À ce jour, plus de 10,9 milliards de dollars ont été approuvés pour des projets dans le cadre de ce volet afin de soutenir de nouveaux réseaux de transport en commun, des prolongements de service et le transport actif. De plus amples renseignements sur ce volet et sur le PIIC sont présentés dans la section *Résultats : ce que nous avons accompli*.

Comme il s'y est engagé dans le Plan de réduction des émissions du gouvernement du Canada, le Ministère continue d'explorer les possibilités de lier les investissements dans l'infrastructure, en particulier le transport en commun, à l'environnement bâti et aux résultats en matière de logement, notamment en favorisant l'accès et la diversité des options de logement pour les Canadiens, contribuant ainsi à développer des collectivités axées sur le transport en commun. La programmation du Ministère est conçue pour explorer des solutions de transport traditionnelles et novatrices qui répondent aux besoins et aux réalités locales dans tout le pays, des grands centres urbains aux régions rurales, afin d'aider les Canadiens à accéder aux services essentiels, à se rendre au travail et à se déplacer dans leurs collectivités.

Promouvoir des bâtiments communautaires verts et inclusifs et des infrastructures résilientes aux changements climatiques

En 2021, Infrastructure Canada a collaboré avec les collectivités pour créer le Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs (BCVI), qui fournira 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour construire davantage de bâtiments communautaires et améliorer les bâtiments existants – en particulier dans les zones mal desservies où les populations éprouvent des besoins plus importants. Le Programme BCVI s'inscrit dans le premier pilier du Plan climatique renforcé en permettant aux Canadiens d'améliorer plus facilement les lieux où ils vivent et se rassemblent, notamment en réduisant la pollution (p. ex. en réduisant les émissions de GES, en augmentant l'efficacité énergétique, en renforçant la résilience aux changements climatiques et en encourageant les nouvelles constructions à respecter des normes net zéro), en réduisant le coût de la vie et en soutenant des milliers de bons emplois.

Le Programme BCVI propose un flux d'appel de demandes continu pour les petits et moyens projets de rénovation de bâtiments communautaires existants, et un flux d'appel de demandes programmé pour les grands projets de rénovation de bâtiments existants ou les nouveaux projets de bâtiments communautaires. Le premier appel, qui a été clôturé en juillet 2021, a suscité un très grand intérêt, comme l'illustre la forte sursouscription. Vous trouverez plus de détails à ce sujet sous la *Responsabilité essentielle 3*.

Le Fonds pour les infrastructures naturelles (FIN), qui soutiendra la mise en œuvre de solutions d'infrastructures naturelles rentables et prêtes pour le climat, conçues en fonction du contexte et adaptées à l'évolution du climat, et le Fonds d'adaptation et d'atténuation en matière de

catastrophes (FAAC) contribuent également aux objectifs climatiques du Ministère. La phase de demande de projets pour le FIN était toujours en cours à la fin de l'exercice financier.

Enfin, le FAAC a fourni plus de 1,9 milliard de dollars en financement fédéral au cours des trois dernières années pour aider à protéger les collectivités contre la sécheresse, les tremblements de terre, l'érosion, les températures extrêmes, les inondations, le dégel du pergélisol, les tempêtes et les feux de forêt. Un cycle d'appel de demandes pour les propositions de projets à petite et grande échelle a été effectué en 2021, les évaluations se poursuivant jusqu'à la fin de l'exercice financier. De plus amples renseignements sur ce programme sont présentés dans la section *Résultats : ce que nous avons accompli*.

Améliorer la ventilation dans les bâtiments publics, en appui à la santé et à la sécurité

Au cours de la dernière année, Infrastructure Canada a réalisé des travaux dans le cadre d'un programme visant à améliorer la ventilation dans les bâtiments publics afin de soutenir la santé des Canadiens pendant la pandémie et au-delà.

Dans l'Énoncé économique de l'automne (EEA) de 2020, un financement de l'ordre de 150 millions de dollars a été annoncé pour les projets d'amélioration de la ventilation. Selon l'EEA, 120 millions de dollars ont été ajoutés au volet temporaire Résilience à la COVID-19 du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC), tandis que le reste du financement, soit 30 millions de dollars, devait être versé directement aux collectivités autochtones par l'intermédiaire de Services aux Autochtones Canada (SAC) et de Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC) en avril 2021.

À la suite de la Mise à jour économique et budgétaire de 2021, afin de soutenir davantage les projets d'amélioration de la ventilation dans les bâtiments publics et communautaires, 70 millions de dollars supplémentaires ont été ajoutés au volet Résilience à la COVID-19 du PIIC, portant le financement total consacré à l'amélioration de la ventilation dans les bâtiments publics à 190 millions de dollars pour Infrastructure Canada. Ce volet soutient les projets d'amélioration de la ventilation dans les bâtiments publics tels que les hôpitaux et les établissements de soins de longue durée.

Au total, Infrastructure Canada a financé 636 projets d'amélioration de la ventilation d'une valeur totale de 863 181 855 dollars par le biais du financement réservé à l'amélioration de la ventilation et du volet plus large Résilience à la COVID-19.

Soutenir le développement économique rural

Infrastructure Canada a entrepris des séances de mobilisation informelles au début de l'exercice financier pour établir des liens entre les dirigeants des collectivités rurales, les experts ruraux et les programmes fédéraux et provinciaux qui sont conçus pour soutenir les collectivités rurales et les priorités rurales. Par exemple, des liens ont été établis entre les secteurs de programme pour les soutiens communautaires et culturels, les économies de ressources naturelles, et le transport rural et la mobilité communautaire, en collaboration avec les partenaires fédéraux et provinciaux appropriés.

Infrastructure Canada a également participé au Groupe de travail fédéral-provincial-territorial, organisé par la Fondation canadienne pour la revitalisation rurale (FCRR), qui s'est réuni toutes les six semaines. Le rapport d'étape de la Stratégie de développement économique rural du Canada, publié en août 2021, a fait le point sur les progrès réalisés à ce jour en ce qui concerne les principales priorités définies dans la Stratégie. Depuis 2015, les investissements dans les régions rurales du Canada ont permis d'améliorer la qualité de vie et d'aider les économies rurales à se diversifier et à être compétitives dans un monde en mutation, notamment grâce à la stratégie de connectivité Internet. L'investissement de plus de 14 milliards de dollars dans les infrastructures des collectivités rurales permet d'améliorer la sécurité alimentaire, de disposer d'infrastructures routières, aériennes et maritimes plus fiables, de compter sur des sources d'énergie plus efficaces et plus fiables et d'améliorer les installations d'éducation et de santé. Les collectivités rurales produisant environ 30 % du produit intérieur brut du Canada, il est important de veiller à ce qu'elles offrent des endroits forts, dynamiques et inclusifs où il fait bon vivre.

En octobre 2021, les responsabilités du développement économique rural fédéral ont été transférées à Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE).

Mener une Évaluation nationale des infrastructures

Infrastructure Canada continue de jeter les bases d'une Évaluation nationale des infrastructures du Canada afin de cerner les besoins et les priorités du Canada en matière d'infrastructure, de lier les investissements publics aux résultats stratégiques et de planifier un avenir écologique, inclusif et prospère.

Au cours de l'été 2021, le Ministère a mené une séance de mobilisation du public sur le but et les avantages d'entreprendre une Évaluation nationale de l'infrastructure et a sollicité les commentaires du public, des peuples autochtones, des provinces, des territoires, des municipalités et des intervenants sur les trois principales priorités de l'évaluation : évaluer les besoins en infrastructure du Canada et établir une vision à long terme; améliorer la coordination entre les propriétaires et les bailleurs de fonds de l'infrastructure; et déterminer les meilleures façons de financer l'infrastructure. Le Ministère a produit un rapport[i] révélant les recommandations reçues de plus de 300 organisations et personnes.

Cette contribution est un signe manifeste d'un vif intérêt pour la poursuite d'une Évaluation, recourant à des avis qui sont fondés sur des données probantes et élaborés de manière ouverte et transparente. Le gouvernement étudie actuellement les prochaines étapes de l'Évaluation nationale des infrastructures, notamment son mandat, sa conception et sa gouvernance.

Faire avancer des projets de ponts importants

En 2021-2022, Infrastructure Canada a travaillé à l'avancement de deux grands projets de ponts : le projet de corridor du pont Samuel-De Champlain (PSDC) et le pont international Gordie-Howe.

Le projet du PSDC continue de passer de la phase de conception-construction à la phase d'exploitation-entretien-réhabilitation. Le corridor est entièrement opérationnel pendant que le partenaire privé d'Infrastructure Canada, Groupe Signature sur le Saint-Laurent, termine les travaux en suspens et corrige les déficiences mineures, et collabore avec CDPQ Infra pour

assurer la mise en service en temps opportun du système de transport léger du Réseau express métropolitain (REM) sur le pont.

Au cours de l'exercice financier, Infrastructure Canada a continué de travailler en étroite collaboration avec CDPQ Infra/REM pour faire avancer la construction du système de transport léger dans le corridor réservé au transport en commun du pont Samuel-De Champlain. La plupart des travaux de construction ont été achevés et le Ministère continue d'assurer la liaison avec ses partenaires pour veiller à ce que la date provisoire de mise en service du REM, fixée à la fin de 2022, soit respectée. En ce qui concerne le corridor lui-même, Infrastructure Canada a collaboré avec son partenaire privé, Groupe Signature sur le Saint-Laurent, alors qu'il effectuait des travaux exceptionnels et la correction de déficiences mineures qu'il prévoit terminer à la fin de 2022. Parallèlement, Infrastructure Canada a continué d'appuyer la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) dans ses travaux de déconstruction du pont Champlain original. La déconstruction se déroule dans le respect des échéances et du budget, le projet devant être achevé en 2024 et la réhabilitation de la zone, en 2025.

Outre son travail concernant le pont Samuel-De Champlain, Infrastructure Canada a soutenu la réalisation du projet du pont international Gordie-Howe. Le Ministère collabore avec l'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD) pour la réalisation du pont, aux côtés de l'État du Michigan, dans le cadre d'un partenariat public-privé avec Bridging North America (BNA). En 2021-2022, des progrès substantiels ont été réalisés dans la construction du pont international Gordie-Howe, notamment la construction des tours du pont de part et d'autre de la frontière, les travaux de raccordement des tours progressant. Les travaux sur les points d'entrée se poursuivent.

Soutenir les communautés dans leurs efforts de prévention et de réduction de l'itinérance

Après l'élection de 2021, le mandat d'Infrastructure Canada s'est élargi pour inclure le travail sur l'itinérance, le logement et l'inclusion sociale. Ainsi, la Direction des politiques en matière d'itinérance (DPMI) a quitté le ministère de l'Emploi et du Développement social par décret, ce qui a engendré la création d'une nouvelle Direction générale des politiques et des programmes communautaires (DGPPC) à Infrastructure Canada. Cette nouvelle direction générale est chargée de soutenir le ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion (LDI) dans l'élaboration de la politique sur l'itinérance, la recherche et la mise en œuvre de Vers un chez-soi : la stratégie canadienne de lutte contre l'itinérance, ainsi que de travailler en étroite collaboration avec la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) pour aider à développer des collectivités plus fortes et à mieux harmoniser les investissements dans le logement et les infrastructures publiques.

Programme communautaire lancé en 2019 visant à prévenir et à réduire l'itinérance au Canada, Vers un chez-soi fournit des fonds directement aux communautés par le biais de six volets de financement régionaux et nationaux. Reconnaissant la surreprésentation des peuples autochtones parmi les personnes en situation d'itinérance, le programme dispose d'un volet Itinérance chez les Autochtones, en plus d'un financement fondé sur les distinctions et d'un financement pour les titulaires de traités modernes. En outre, Vers un chez-soi comprend un volet Capacité communautaire et innovation (CCI) pour favoriser l'innovation dans le secteur de l'itinérance et

soutenir les communautés dans la mise en place d'un accès coordonné, une approche intégrée axée sur les systèmes qui donne la priorité aux personnes ayant le plus besoin d'aide et les oriente vers un logement approprié.

Tout au long de 2021-2022, la DPMI a continué à soutenir les communautés dans leurs efforts visant à réduire et à prévenir l'itinérance, grâce au financement de base de Vers un chez-soi, et à un financement supplémentaire de 299,4 millions de dollars versé au programme dans le cadre de l'EEA de 2020. Ce financement supplémentaire a permis de soutenir les efforts de reprise à l'issue de la COVID-19 et le passage à des solutions de logement plus permanentes et à long terme.

La DPMI a également soutenu les dénombrements ponctuels coordonnés au niveau national dans 33 communautés en 2021-2022. Les communautés utilisent les résultats des dénombrements pour comprendre l'incidence de la pandémie sur les personnes en situation d'itinérance à un moment donné, pour mettre à jour et ajuster les plans de prévention et de réduction de l'itinérance et pour favoriser la compréhension nationale de l'évolution de l'itinérance au fil du temps.

Enfin, la DPMI a continué à dialoguer et à collaborer avec ses partenaires clés tout au long de 2021-2022, y compris la SCHL, Anciens Combattants Canada (ACC) et d'autres intervenants sur la mise en œuvre continue de Vers un chez-soi, les efforts pour lutter contre l'itinérance chronique et la conception de nouvelles initiatives financées par le budget de 2021. Par exemple, en mars 2022, le ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion et le ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale ont organisé trois tables rondes virtuelles avec des intervenants, notamment des organisations de vétérans, des organisations du secteur de l'itinérance et des vétérans ayant un vécu l'itinérance, afin de recueillir des idées sur la façon dont le gouvernement peut diriger les efforts visant à mettre fin à l'itinérance chez les vétérans.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les plans, les priorités et les résultats du Ministère, veuillez consulter la section *Résultats : ce que nous avons accompli* du présent rapport.

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

Responsabilité essentielle 1 : Politique sur les infrastructures publiques, les collectivités et le développement économique rural

Description

Infrastructure Canada établit des politiques à la fois pour les infrastructures publiques et le développement économique rural qui ciblent les besoins des Canadiens et des intervenants (partenaires publics et privés) tout en tenant compte des ressources limitées. Les politiques sont établies au moyen de stratégies, de plans, d'examen de modèles et de programmes de financement de rechange, et d'exigences d'admissibilité, entre autres outils, et leurs résultats sont surveillés afin d'orienter la prise de décisions futures. Les solutions stratégiques déterminent la façon dont le gouvernement fédéral appuie le développement des infrastructures publiques, les ponts, le transport en commun, la gestion de l'eau potable et des eaux usées, l'atténuation des catastrophes, et le développement économique rural, entre autres, qui ont des répercussions sur la qualité de vie des Canadiens.

Résultats

Résultat ministériel 1.1 : Les politiques sur les infrastructures, les collectivités et le développement économique rural sont fondées sur des données probantes

Infrastructure Canada a entrepris un certain nombre d'activités au cours de 2021-2022 afin de renforcer les capacités de ses employés en matière de données, de recherche et d'élaboration de politiques, et a mobilisé des experts en la matière non gouvernementaux, des défenseurs de l'intérêt public et des groupes de recherche afin d'accroître les politiques fondées sur des données probantes.

En ce qui concerne son effectif, Infrastructure Canada a renforcé les connaissances ministérielles sur les recherches de pointe en matière d'infrastructure grâce à une série de conférences mensuelles d'experts, INFRA-Nex. Il a également élaboré et mis en œuvre une stratégie de recherche et d'innovation, qui définit les objectifs fondamentaux de la fonction de recherche et les priorités de recherche du Ministère, et a embauché son tout premier conseiller scientifique ministériel, en collaboration avec Transports Canada, afin de fournir des conseils scientifiques et spécialisés sur divers domaines de recherche et de politique.

Afin d'améliorer l'analyse intersectionnelle et la connaissance fondée sur des preuves des répercussions des investissements en infrastructures sur divers groupes de personnes et collectivités, le centre de responsabilité de l'ACS Plus du Ministère a lancé, en août 2021, une trousse d'outils améliorée de l'ACS Plus comprenant des ressources et des conseils supplémentaires pour soutenir l'application de l'ACS Plus dans la prise de décision.

En ce qui concerne les programmes du Ministère, le tout premier appel de propositions ouvert a été lancé dans le cadre du programme de contributions pour l'Initiative de recherche et de

connaissances afin d'inciter des experts de tout le Canada et de tous les secteurs à renforcer les données et la recherche au niveau communautaire sur les questions d'infrastructure publique pour soutenir la prise de décisions.

De plus, en 2021-2022, le Ministère a organisé une douzaine de tables rondes ministérielles pour soutenir la réflexion préliminaire sur la première Évaluation nationale des infrastructures du Canada, ainsi que des activités de sensibilisation bilatérales avec des intervenants canadiens et internationaux. Il a également fait appel à des experts externes afin de mieux comprendre la façon dont d'autres administrations ont entrepris des évaluations similaires des infrastructures et de mieux cerner l'état de préparation du Canada pour entreprendre cette évaluation.

De plus, Infrastructure Canada soutient les décisions stratégiques fondées sur des données probantes dans son rôle de centre d'excellence en matière de politiques pour le gouvernement du Canada qui effectue des recherches et des analyses sur les tendances et les innovations en matière de financement de projets et de nouveaux modèles de partenariats, tant au pays qu'à l'étranger. Dans ce rôle, Infrastructure Canada a élaboré des conseils en réponse à l'exercice de planification à moyen terme dirigé par le Bureau du Conseil privé (BCP) sur le rôle fondamental du gouvernement fédéral en tant qu'investisseur plus avisé dans la livraison d'infrastructures, y compris une plateforme sur des engagements tels que les exigences de contenu de fabrication canadienne et les ajustements au mandat de la BIC.

Parallèlement, le Ministère a permis une réorientation de la politique de la BIC à la suite du Plan de croissance 2020 et des travaux entrepris pour revoir le rôle de cette dernière après le budget de 2021. Les résultats de ce travail ont été présentés dans le cadre des propositions du budget de 2022 pour permettre à la BIC de soutenir davantage les objectifs climatiques par l'élargissement des catégories d'actifs existantes.

Résultat ministériel 1.2 : Les infrastructures améliorent la qualité de vie de tous les Canadiens

En 2021-2022, le travail du Ministère sur l'infrastructure résiliente au climat et l'adaptation aux changements climatiques s'avérait important pour atteindre son objectif d'amélioration de la qualité de vie des Canadiens.

Mobilisation, recherche stratégique et analyse

L'appui à la construction d'une infrastructure résiliente au climat représentait une partie importante du travail d'Infrastructure Canada pour réduire les coûts socio-économiques des changements climatiques. Pour ce faire, notre Ministère a mobilisé des partenaires externes, a mené des recherches et des analyses stratégiques, et a élaboré des considérations pertinentes sur la conception des politiques et des programmes.

À cette fin, le Ministère a dirigé activement les travaux liés à l'infrastructure résiliente dans le cadre de l'élaboration de la toute première Stratégie nationale d'adaptation du Canada. Infrastructure Canada a mis sur pied une Table consultative sur l'infrastructure naturelle et bâtie résiliente, qui comprend 18 experts de divers horizons, dont des organisations autochtones, des responsables de l'élaboration des politiques et de la recherche, des représentants du secteur privé et des organisations professionnelles, afin de donner des conseils sur un objectif de

transformation à long terme jusqu'en 2050 et sur des objectifs clés à moyen terme jusqu'en 2030 pour éclairer la Stratégie nationale d'adaptation.

Infrastructure Canada a également soutenu l'élaboration du chapitre sur les collectivités et les infrastructures résilientes du prochain rapport Science du climat 2050. Le Ministère a augmenté sa capacité à comprendre les besoins et les stratégies d'investissement des investisseurs institutionnels canadiens dans les projets d'infrastructure, ainsi que sa compréhension de la situation financière des emprunteurs afin de faciliter l'élaboration de nouveaux programmes.

Parallèlement, le Ministère a continué à coprésider le Groupe de travail national sur les infrastructures et les bâtiments, dans le cadre de la plateforme d'adaptation du Canada. Des réunions trimestrielles sont organisées afin de présenter et d'échanger des pratiques exemplaires au Canada en matière d'adaptation/résilience et d'infrastructures.

Orientations, normes et codes prêts pour le climat

Un autre aspect encourageant la construction d'infrastructures conçues pour résister aux changements climatiques du Canada provient du travail d'Infrastructure Canada pour élaborer des directives, des normes et des codes prêts pour le climat.

Le Ministère travaille sur l'Initiative sur l'environnement bâti résilient aux changements climatiques (IEBRCC) en partenariat avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC). Elle repose sur les fondements de son prédécesseur, l'Initiative sur les immeubles résilients aux changements climatiques et les infrastructures publiques de base (IRCCIPB). Parmi les principaux résultats, citons la publication du National Guide for Wildland-Urban Interface Fires, qui fournit des conseils sur les mesures que les collectivités peuvent prendre pour réduire leurs risques; la création de l'outil Design Value Explorer, qui permet aux utilisateurs d'accéder aux variables de conception et d'examiner les changements futurs prévus; et l'élaboration de lignes directrices visant à améliorer la résistance des bâtiments aux inondations.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre les dépenses budgétaires en 2021-2022 pour Politique sur les infrastructures publiques, les collectivités et le développement économique rural, ainsi que les dépenses réelles pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
27 590 754 $	27 590 754 $	43 046 709 $	38 225 901 $	10 635 147 $

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[ii]

Infrastructure Canada a reçu un financement supplémentaire par le biais de l'Énoncé économique de l'automne de 2020, du budget de 2021 et du transfert mandaté du portefeuille du logement et

de l'itinérance d'EDSC afin de réaliser de nouveaux programmes et initiatives qui se profilaient à l'horizon, mais non encore approuvés à l'étape de la planification de 2021-2022. Ces initiatives ont permis au Ministère d'obtenir un financement supplémentaire pour investir dans sa Responsabilité essentielle : Politique sur les infrastructures publiques, les collectivités et le développement économique rural, ainsi que d'élaborer des considérations politiques et des options de conception de programmes, des outils et des conseils qui ont permis de prendre des décisions éclairées, d'investir dans la recherche et la stratégie de données, ce qui, en retour, a permis la mise en œuvre réussie de la nouvelle série de programmes, ainsi que du plus récent mandat élargi.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant indique, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle pour 2021-2022.

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2021-2022
137	225	88

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[iii]

Face à l'afflux sans précédent de nouveaux programmes, des ressources substantielles ont été investies pour s'assurer que le Ministère dispose de la capacité d'élaboration de politiques nécessaire à la mise en œuvre des nouveaux programmes et du mandat élargi qui ont été approuvés en 2021-2022. Ces initiatives ont fourni des ressources pour renforcer les équipes existantes et créer de nouvelles équipes spécialisées afin d'aider le Ministère à coordonner et à réaliser cette priorité essentielle. Il est également important de noter que le transfert du portefeuille du logement et de l'itinérance d'EDSC comprenait également un transfert de la capacité existante pour continuer à fournir avec succès des services de logement et de lutte contre l'itinérance.

Responsabilité essentielle 2 : Investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités

Description

Infrastructure Canada détermine les possibilités d'investissement par la voie de divers mécanismes de financement et s'efforce d'optimiser les ressources à mesure que le gouvernement fédéral dirige les investissements dans les infrastructures.

- Les programmes axés sur l'allocation offrent un financement stable pour les projets qui équilibrent les priorités nationales avec les besoins locaux des provinces et des territoires;
- Les programmes de demande directe accordent un financement aux projets qui sont sélectionnés dans le cadre d'un processus de candidature;
- Les mécanismes de financement de rechange désignent les projets exécutés dans le cadre d'un partenariat entre le secteur privé ou des organisations non gouvernementales et Infrastructure Canada ou des sociétés d'État relevant du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Résultats

Résultat ministériel 2.1 : Les investissements dans les infrastructures publiques répondent aux intérêts nationaux et aux besoins des collectivités

Afin de répondre aux intérêts nationaux et aux besoins des collectivités par le biais d'investissements dans l'infrastructure publique, le Ministère a investi à la fois dans les collectivités et dans des projets d'envergure nationale par le biais de divers programmes de paiements de transfert fondés sur des demandes directes et des allocations, comme le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) et le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC). Il a également tiré parti de ses partenariats avec le secteur privé par le biais du Fonds PPP Canada, de la BIC et de ses grands projets de pont. Infrastructure Canada a travaillé en étroite collaboration avec les collectivités et les partenaires privés afin d'utiliser son éventail de mécanismes de financement pour investir et maximiser la valeur de ses investissements pour les Canadiens.

Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC)

En 2021-2022, Infrastructure Canada a soutenu les administrations en investissant par le biais de volets ciblés dans le cadre du PIIC pour répondre aux besoins provinciaux/territoriaux, municipaux et autochtones en matière de transport en commun, d'infrastructures vertes et sociales, d'infrastructures rurales et nordiques, et de résilience à la COVID-19.

Le PIIC est un programme fondé sur les allocations qui est géré par des ententes bilatérales intégrées. Les provinces et les territoires, en consultation avec les municipalités et les collectivités autochtones, sont responsables de la présentation des projets et du versement des fonds aux bénéficiaires finaux admissibles.

Infrastructure Canada a également veillé à ce que ses investissements répondent aux besoins des collectivités en continuant à soutenir l'inclusion sociale et la croissance économique par la mise en œuvre continue de l'initiative des avantages communautaires en matière d'emploi dans le cadre du PIIC. L'initiative complète les efforts plus larges du gouvernement pour augmenter le nombre de travailleurs diversifiés et assurer leur maintien en poste et en encourageant les possibilités d'emploi et d'approvisionnement pour les apprentis, les vétérans, les femmes, les jeunes, les personnes handicapées, les immigrants récents et les peuples autochtones, les petites et moyennes entreprises et les entreprises sociales.

Les détails et les résultats de ces investissements par le biais du PIIC se trouvent dans la section suivante, sous la Responsabilité essentielle 3.

Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC)

Le financement stable, prévisible et flexible alloué par le FDCC selon le nombre d'habitants est un autre mécanisme par lequel le gouvernement, par l'intermédiaire du Ministère, investit pour répondre aux besoins des collectivités. Le FDCC est une source de financement permanente versée deux fois par année aux provinces et aux territoires qui, à leur tour, versent ce financement à leurs municipalités. Chaque année, le FDCC fournit des fonds à 3 600 collectivités

à la grandeur du pays et soutient environ 4 000 projets. En 2021-2022, le financement du FDCC a été doublé pour aider à relever les défis liés à la pandémie.

Fonds PPP Canada

Dans le domaine des autres mécanismes de financement, Infrastructure Canada a continué de fournir des conseils, des orientations, des renseignements et un savoir-faire pour aider les partenaires à mettre sur pied leurs projets de partenariat public-privé (PPP), dont la gestion du Fonds PPP Canada. En 2021-2022, le Ministère a soutenu les bénéficiaires dans l'achèvement substantiel de deux projets du Fonds PPP Canada et a traité les demandes de remboursement de trois projets du Fonds PPP Canada, pour un total de plus de 89 millions de dollars. Le Ministère a également maintenu des contacts réguliers avec les bénéficiaires et a effectué un examen continu de diligence raisonnable des ententes de projet, des ordres de modification, des rapports d'étape annuels et des leçons apprises.

De plus, Infrastructure Canada a travaillé en collaboration avec des intervenants des gouvernements, du secteur privé et du milieu universitaire afin d'accroître les connaissances et la compréhension grâce à la recherche et aux données sur les questions relatives aux partenariats public-privé.

Banque de l'infrastructure du Canada (BIC)

En 2021-2022, Infrastructure Canada a également cherché à répondre aux besoins des Canadiens en aidant la BIC à remplir son mandat, qui consiste à attirer des investissements privés et institutionnels dans des projets d'infrastructure générateurs de revenus dans l'intérêt public. Le Ministère a supervisé les principales responsabilités en matière de politique et de reddition de comptes liées à la BIC en soutenant l'élaboration et l'approbation du plan d'entreprise de la BIC et le dépôt au Parlement du rapport annuel de la BIC. Le Ministère a également dirigé l'élaboration de propositions visant à élargir le mandat de la BIC afin de permettre à l'institution d'investir dans des infrastructures susceptibles de soutenir la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone, et a géré la mobilisation de la BIC et d'autres ministères sur des questions clés de politique et de programme.

La BIC a également soutenu le travail crucial d'électrification des réseaux de transport en commun du Canada, en aidant les autorités de transport en commun à passer du diesel à l'électricité en collaboration avec le volet Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE), lancé en août 2021 pour soutenir l'engagement du gouvernement à mettre en circulation des autobus à zéro émission. Dans le cadre du Plan de croissance de la BIC, 1,5 milliard de dollars ont été alloués pour accélérer l'adoption d'autobus à zéro émission et d'infrastructures de recharge afin que les Canadiens puissent avoir des collectivités plus propres.

Grands projets de ponts

Les progrès réalisés par le Ministère dans l'amélioration de la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises grâce à ses grands projets de ponts renforcent son travail visant à répondre aux besoins des Canadiens et à investir dans les collectivités, notamment en tirant parti de partenariats avec le secteur privé.

Infrastructure Canada a soutenu son partenaire privé, le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, dans la réalisation des travaux restants du pont Samuel-De Champlain. L'équipe multidisciplinaire du Ministère continue de travailler avec son partenaire privé et de faciliter une collaboration efficace entre celui-ci et REM inc. en vue de l'intégration du système de train léger du REM dans le couloir de transport en commun réservé sur le pont Samuel-De Champlain.

Comme il est mentionné dans l'Aperçu des résultats, Infrastructure Canada a également travaillé avec l'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD) pour la réalisation du pont international Gordie-Howe, de concert avec l'État du Michigan, dans le cadre d'un partenariat public-privé avec Bridging North America (BNA). Si les résultats et les progrès de 2021-2022 sont détaillés dans la Responsabilité essentielle 3, le plan de retombées communautaires du pont international Gordie-Howe est remarquable pour sa capacité à répondre aux besoins des collectivités.

Le plan de retombées communautaires, qui est mis en œuvre par l'APWD et BNA, favorise la participation des intervenants et prévoit des initiatives fondées sur les commentaires du public afin de créer des possibilités mesurables et axées sur les résultats pour les collectivités d'accueil. Le plan comporte un volet de perfectionnement de la main-d'œuvre avec des possibilités d'emploi, de formation et d'éducation, ainsi qu'un volet d'infrastructure, qui apporte des améliorations esthétiques et fonctionnelles aux quartiers locaux. La stratégie de perfectionnement de la main-d'œuvre et de participation du plan fait en sorte que des travaux du pont d'une valeur minimale de 250 millions de dollars canadiens seront effectués par des travailleurs et des entrepreneurs locaux. Les initiatives dans le cadre de la stratégie pour les infrastructures de quartier du plan représentent des investissements communautaires de 20 millions de dollars canadiens répartis également entre Windsor et Détroit.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, pour Investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités, les dépenses budgétaires pour 2021-2022, ainsi que les dépenses réelles pour cette année.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
15 330 043	15 330 043	20 661 158	18 614 204	3 284 161

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[iv]

Avec la série de nouveaux programmes récemment approuvés, Infrastructure Canada a travaillé avec diligence pour déterminer les possibilités d'investissement dans l'infrastructure afin d'optimiser les ressources. Pour mener à bien les nouveaux programmes, qui étaient pour la plupart fondés sur le mérite, des capacités supplémentaires ont été nécessaires pour lancer les processus de demandes et évaluer les propositions. Avec l'afflux de nouveaux investissements dans l'infrastructure, en particulier dans le Programme permanent de transport en commun, l'augmentation du travail lié aux autres mécanismes de financement a entraîné le besoin de renforcer la capacité existante d'Infrastructure Canada dans ce domaine. Bien que le transfert du portefeuille du logement et de l'itinérance ait eu une incidence sur nos dépenses en 2021-2022, le programme était pour l'essentiel axé sur l'élaboration de politiques et sur la supervision et l'exécution des programmes existants.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant indique, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle pour 2021-2022.

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2021-2022
132	169	37

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[v]

Les nouveaux programmes approuvés dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne de 2020 et du budget de 2021 ont eu une incidence directe sur l'augmentation des capacités observée au titre des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités. De nouvelles capacités étaient nécessaires pour déterminer les possibilités d'investissement au moyen de projets et d'autres mécanismes.

Responsabilité essentielle 3 : Surveillance et réalisation des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités.

Description

Une surveillance est exercée pour s'assurer que les bénéficiaires respectent les exigences des projets et que ces derniers sont exécutés conformément aux ententes. INFC supervise les programmes et les projets ainsi que les grands projets de ponts, les sociétés d'État et les ententes de financement de rechange. Bien que les sociétés d'État fonctionnent sans lien de dépendance,

le Ministère joue un rôle de secrétariat pour les appuyer. À l'échelle de tous les programmes, de nombreuses activités de surveillance sont utilisées pour superviser les projets et s'assurer qu'ils sont exécutés comme prévu pour les Canadiens.

Résultats

Résultat ministériel 3.1 : Les investissements dans les infrastructures et les actifs sont gérés tout au long de leur cycle de vie.

Dans le cadre de sa responsabilité de gestion des investissements dans les infrastructures et des actifs tout au long de leur cycle de vie, Infrastructure Canada effectue une surveillance de bout en bout des ententes de financement et des investissements dans les projets afin d'assurer la conformité et l'atteinte des extrants et des résultats attendus grâce à la collecte, à la surveillance et à l'évaluation continues de l'information.

Infrastructure Canada a entrepris un certain nombre d'efforts pour effectuer et améliorer le suivi et la surveillance des ententes de financement et des investissements dans les projets afin d'assurer la conformité et l'atteinte des résultats attendus, notamment :

- Réalisation de plus de 900 évaluations pour déterminer si le financement d'Infrastructure Canada déclenchait des obligations de consultation des Autochtones et des exigences légales en matière d'environnement;
- Suivi de plus de 6 000 projets actifs en matière de progrès, de risques et de résultats obtenus;
- Facilitation de 13 comités de surveillance avec les provinces et les territoires pour suivre les progrès du PIIC dans chaque administration;
- Examen et traitement des paiements relatifs à plus de 800 demandes, facilitant le versement du financement aux bénéficiaires des projets.

En plus d'apporter des améliorations à sa fonction de surveillance, Infrastructure Canada a géré et supervisé, au cours de 2021-2022, une série de programmes de paiements de transfert, ainsi que ses grands projets de ponts. Cela comprend ce qui suit :

Défi des villes intelligentes (DVI)

L'un des programmes de paiements de transfert supervisés par Infrastructure Canada en 2021-2022 était le DVI, qui met les collectivités au défi d'adopter une approche de villes intelligentes pour améliorer la vie de leurs résidents grâce à l'innovation, aux données et à la technologie connectée.

Le Ministère a assuré le suivi des quatre gagnants du Défi des villes intelligentes au moyen de rapports d'étape et de comités de gestion des ententes; ces quatre gagnants mettent en œuvre leurs projets et franchissent des étapes importantes. En raison des répercussions de la COVID-19, des ajustements ont été apportés aux activités et aux calendriers pour s'assurer que les projets approuvés atteignent toujours les résultats prévus. Les ententes de contribution font l'objet d'un suivi au moyen de réunions régulières du comité de gestion des ententes et de rapports d'étape.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur ce programme dans la section Expérimentation.

Initiative canadienne pour des collectivités en santé (ICCS)

Le Ministère a notamment assuré le suivi de l'ICCS par le biais de rapports trimestriels et annuels des bénéficiaires, ainsi que de réunions trimestrielles du comité de surveillance des ententes pour s'assurer que les résultats sont atteints. Cela a contribué à appuyer les nouvelles approches et solutions dont les collectivités ont besoin pour s'assurer que les Canadiens peuvent participer en toute sécurité à des activités physiques, sociales et commerciales à l'échelle locale;

L'ICCS est une initiative d'intervention face à la COVID-19, qui fournira jusqu'à 61,284 millions de dollars en financement sous forme de contribution sur cinq ans à Fondations communautaires du Canada (FCC), un organisme à but non lucratif retenu à la suite d'un appel de demandes ouvert et transparent. FCC travaille directement avec les collectivités pour proposer et financer des projets locaux pouvant être mis en place rapidement afin d'améliorer la vie des Canadiens.

Les municipalités, les administrations locales et les collectivités autochtones ainsi que les partenaires communautaires à but non lucratif peuvent présenter une demande directement à FCC, le bénéficiaire de contribution de l'ICCS, avec leurs propositions de projet. L'ICCS aidera les collectivités en appuyant les idées novatrices pour des projets d'infrastructure communautaires à petite échelle partout au Canada. Les projets locaux doivent être liés à l'infrastructure et doivent répondre directement aux besoins créés directement à cause de la COVID-19, en créant des espaces publics plus sécuritaires et vivants, en améliorant les options en matière de mobilité et en fournissant des solutions numériques.

Au cours des deux dernières années, l'ICCS a fourni jusqu'à 31 millions de dollars de fonds fédéraux existants pour 661 projets approuvés à la grandeur du pays. Les projets approuvés aideront les collectivités à mettre en place des solutions numériques, à améliorer la mobilité, et à adapter et à créer des espaces publics et des services locaux de manière à répondre aux besoins de la population pendant et après la pandémie de COVID-19.

Cette approche exige de repenser les espaces publics, d'aménager des infrastructures temporaires pour permettre aux habitants de renouer avec leur collectivité, d'accéder en toute sécurité aux services essentiels et de soutenir des modes de vie sains. Parmi les trois volets de financement, le volet « Créer des espaces publics sécuritaires et vivants » a reçu le plus grand nombre de demandes et le plus grand nombre de projets financés (63 %), suivi du volet « Fournir des solutions numériques » (30 %) et du volet « Améliorer les options en matière de mobilité » (6,5 %). Les personnes à faible revenu ou vivant dans la pauvreté, les personnes handicapées et les nouveaux arrivants font partie des communautés les plus desservies.

Bâtiments communautaires verts et inclusifs (BCVI)

Comme le souligne l'*Aperçu des résultats*, le mois d'avril 2021 a vu le lancement du nouveau Programme BCVI doté de 1,5 milliard de dollars, qui permettra de construire davantage de bâtiments communautaires et d'améliorer les bâtiments existants – en particulier dans les zones mal desservies où les populations ont des besoins plus importants. Le Programme BCVI s'inscrit

dans le premier pilier du Plan climatique renforcé en permettant aux Canadiens d'améliorer plus facilement les lieux où ils vivent et se rassemblent, notamment en réduisant la pollution (p. ex. en réduisant les émissions de GES, en augmentant l'efficacité énergétique, en renforçant la résilience aux changements climatiques et en encourageant les nouvelles constructions à respecter des normes net zéro), en réduisant le coût de la vie et en soutenant des milliers de bons emplois.

Afin de fournir un soutien continu aux besoins des petites collectivités, le Programme BCVI comprend un flux d'appel de demandes continu pour les petits et moyens projets de rénovation (moins de 3 millions de dollars) des bâtiments communautaires existants. Les projets approuvés à ce jour comprennent l'amélioration de centres culturels et récréatifs, ainsi que d'écoles autochtones.

Le Programme BCVI comprend également un flux d'appel de demandes programmé, qui soutient les grands projets de rénovation ainsi que la construction de nouveaux bâtiments communautaires (de 3 à 25 millions de dollars). Le premier appel de demandes a été clôturé en juillet 2021 et l'intérêt pour le programme a été extrêmement élevé. De plus amples renseignements et l'annonce des décisions seront communiqués tout au long du nouvel exercice financier. En outre, un deuxième appel de demandes programmé est prévu pour la fin de l'année 2022.

En 2021-2022, Infrastructure Canada a approuvé 19 projets de rénovation de petite et moyenne envergure, ce qui représente une contribution fédérale de plus de 29 millions de dollars dans le cadre du Programme BCVI.

En reconnaissance du rôle distinct que jouent les infrastructures communautaires pour le bien-être et l'autodétermination des peuples autochtones, un minimum de 150 millions de dollars de l'enveloppe de 1,5 milliard de dollars pour le Programme BCVI est alloué en fonction des distinctions* à des projets autochtones menés par et pour les populations et collectivités autochtones. Infrastructure Canada a mobilisé divers intervenants autochtones, ce qui a permis de recevoir un grand nombre de demandes – plus de 40 % des demandes ont été soumises par des organisations et collectivités autochtones. Parmi les projets approuvés au cours de la première année, deux provenaient de demandeurs autochtones, représentant une contribution fédérale de 3,4 millions de dollars.

** L'expression « en fonction des distinctions » signifie que le gouvernement du Canada reconnaît que les Premières Nations, les Métis et les Inuits constituent les peuples autochtones du Canada et sont des collectivités distinctes pourvues de nombreux droits qui possèdent leurs propres histoires, y compris avec la Couronne. L'établissement de relations renouvelées fondées sur la reconnaissance des droits, le respect, la coopération et le partenariat doit refléter les intérêts, les priorités et la situation uniques de chaque peuple. Source : Principes régissant la relation du gouvernement du Canada avec les peuples autochtones (justice.gc.ca)*

Transport en commun

Infrastructure Canada a également fait progresser l'engagement de fournir un financement permanent pour le transport en commun, ce qui réduira les émissions de GES et la congestion, offrira une gamme d'avantages pour la santé et profitera aux femmes et aux groupes défavorisés qui comptent le plus sur les services de transport en commun.

À ce titre, le Ministère a commencé son travail d'élaboration d'un programme pour 3 milliards de dollars en financement permanent du transport en commun d'une manière qui offre les plus grands avantages aux Canadiens d'un océan à l'autre. Suivront des consultations auprès des provinces, des territoires, des municipalités, des administrations locales, des collectivités autochtones, des organismes de transport en commun, des experts en politiques et d'autres intervenants sur la conception du nouveau financement permanent du transport en commun afin de déterminer la façon dont tous les ordres de gouvernement peuvent travailler en partenariat pour tirer le maximum des investissements dans le transport en commun.

Pour soutenir la distribution de ce nouveau financement, le Ministère a entrepris un certain nombre d'activités, notamment la création de trois bureaux régionaux afin d'accroître et d'approfondir la mobilisation des collectivités et d'améliorer la compréhension du Ministère à l'égard des perspectives régionales en matière de transport en commun.

Infrastructure Canada s'est également associé à des chercheurs de premier plan pour faire progresser les connaissances sur les questions de transport en commun, notamment en cofinançant 23 subventions de synthèse des connaissances sur le transport en commun et la mobilité avec le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada, en collaborant à une étude avec Ressources naturelles Canada sur l'optimisation de l'infrastructure de recharge des autobus électriques et en fournissant des contributions en nature à Mobilizing Justice, un partenariat de recherche multisectoriel engagé à résoudre les inégalités en matière de transport dans les villes canadiennes.

Afin de s'assurer que les investissements continuent d'avoir une incidence positive sur tous les Canadiens et de répondre à leurs besoins, le Ministère a tiré parti de sa capacité d'ACS Plus pour éclairer les analyses et les considérations relatives aux effets des investissements dans le financement permanent du transport en commun sur des groupes diversifiés. Le Ministère applique l'ACS Plus pour comprendre les résultats sociaux et économiques des investissements pour les groupes, et les facteurs intersectionnels qui éclairent les besoins liés au transport en commun des divers utilisateurs, y compris les populations vulnérables.

En outre, dans le cadre du volet Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural du Fonds permanent pour le transport en commun, un soutien global est fourni aux demandeurs ruraux ayant une capacité limitée à se repérer dans le processus de demande, y compris des services d'orientation et de sensibilisation afin d'accroître notre réactivité aux besoins des demandeurs.

En plus du lancement réussi des trois fonds dont il est question dans l'Aperçu des résultats, le financement d'Infrastructure Canada a également permis de faire avancer un certain nombre de grands projets de transport en commun, dont les suivants :

- En mai 2021, le gouvernement a annoncé son plus important investissement dans le transport en commun, soit plus de 12 milliards de dollars, pour cinq projets dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Cet investissement comprend plus de 8 milliards de dollars de financement approuvé pour la Ligne Ontario, le prolongement de la ligne de métro vers Scarborough et le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown, et 4 milliards de dollars de financement, sous réserve de l'approbation du

Conseil du Trésor, pour le prolongement du métro de Yonge North et le projet de train léger sur rail de Hamilton.

- En mai 2021, le gouvernement a également annoncé une contribution de 180 millions de dollars au programme de tramways de la Commission de transport de Toronto (TTC), qui prévoit l'achat de 47 nouveaux tramways, ainsi que la modernisation de l'installation d'entretien et d'entreposage existante de Hillcrest pour soutenir les tramways. Le gouvernement provincial a également engagé 180 millions de dollars dans le projet.
- En juillet 2021, le gouvernement a annoncé qu'il investirait jusqu'à 1,3 milliard de dollars dans le projet de SkyTrain Surrey-Langley, prolongeant le service de SkyTrain de 16 kilomètres de Surrey au centre-ville de Langley, sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, et a annoncé son engagement à financer jusqu'à 40 % de la planification future d'un prolongement proposé de la ligne Millennium de la station Arbutus à l'Université de la Colombie-Britannique.
- En janvier 2022, le gouvernement a engagé jusqu'à 10 millions de dollars pour des études de planification afin d'aider les opérations des autobus de transport en commun à combler les lacunes de planification et à accroître la préparation à l'adoption d'autobus à zéro émission. Une entente a été signée avec le Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada pour la prestation des services de planification. Une planification minutieuse, uniforme et rentable sera un facteur clé pour atteindre l'objectif du gouvernement de soutenir l'achat de 5 000 autobus à zéro émission.

Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC)

Un autre aspect essentiel de la vie des Canadiens est leur santé et leur sécurité, qui sont liées à la résilience de leurs bâtiments et de leurs espaces publics. À l'appui de la santé publique, Infrastructure Canada a effectué des travaux dans le cadre d'un programme de 190 millions de dollars visant à améliorer la ventilation dans les bâtiments publics, comme l'indique l'*Aperçu des résultats.* Les fonds supplémentaires alloués au volet Résilience à la COVID-19 du PIIC ont spécifiquement contribué à soutenir les projets d'amélioration de la ventilation dans les bâtiments publics. En plus du financement consacré à l'amélioration de la ventilation, les provinces et les territoires peuvent accéder à jusqu'à 10 % de leur financement lié au PIIC dans le cadre du volet Résilience à la COVID-19. Les rénovations, les réparations et les mises à niveau des bâtiments publics sont une catégorie admissible et peuvent comprendre des améliorations de la ventilation. Au total, Infrastructure Canada a financé 636 projets d'amélioration de la ventilation d'une valeur totale de 863 181 855 $, à la fois au moyen du financement consacré à l'amélioration de la ventilation et du volet plus large Résilience à la COVID-19.

Parallèlement, dans le cadre du volet Transport en commun du PIIC, le Ministère fournit aux provinces, aux territoires et aux municipalités des fonds pour soutenir les nouveaux réseaux de transport en commun, les prolongements de service et les infrastructures de transport actif qui amélioreront la façon dont les Canadiens vivent, se déplacent et travaillent. À ce jour, 348 projets représentant 10 932 680 941 $ d'investissements fédéraux ont été financés.

De plus, le volet Infrastructure verte du PIIC fournit un financement pour les projets qui favorisent une meilleure adaptation ainsi qu'une plus forte résilience aux effets des changements climatiques en plus d'une atténuation des catastrophes liées au climat; en somme, grâce à

l'infrastructure verte, un plus grand nombre de collectivités sont en mesure de procurer à leurs citoyens de l'air pur et de l'eau potable. À ce jour, 1 211 projets d'infrastructure verte, représentant 5 409 285 290 $ d'investissements fédéraux, ont été financés.

Enfin, le volet Infrastructure des collectivités rurales et nordiques fournit des fonds pour répondre aux besoins des collectivités rurales et éloignées du Canada. À ce jour, 551 projets de construction ou d'amélioration de routes, d'amélioration de la large bande, de renforcement de la sécurité alimentaire et de soutien à la santé et à l'éducation des Autochtones dans les collectivités rurales et nordiques, représentant 1 346 408 008 $ d'investissements fédéraux, ont été financés.

Dans le cadre du PIIC, 4 876 projets ont été approuvés à ce jour, pour une contribution fédérale de plus de 20 millions de dollars et une valeur totale de plus de 57 milliards de dollars. Infrastructure Canada continue de travailler en étroite collaboration avec les provinces et les territoires pour déterminer, classer par ordre de priorité et approuver les projets afin d'engager les affectations restantes du PIIC.

Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes (FAAC)

Le Ministère a également investi dans la résilience des collectivités au moyen du FAAC. Depuis sa création en 2018-2019, le FAAC a approuvé 70 projets avec des municipalités, des provinces et des territoires, des groupes autochtones et des organismes à but non lucratif, représentant plus de 1,9 milliard de dollars de financement fédéral, pour aider à protéger les collectivités contre la sécheresse, les tremblements de terre, l'érosion, les températures extrêmes, les inondations, le dégel du pergélisol, les tempêtes et les feux de forêt. Après l'annonce du budget de 2021, les processus de demandes pour les projets à petite échelle (entre 1 et 20 millions de dollars) et à grande échelle (20 millions de dollars et plus) ont été lancés en juillet 2021, les demandes devant être reçues au plus tard le 15 octobre 2021 pour les projets à grande échelle et le 15 novembre 2021 pour les projets à petite échelle. Les évaluations étaient en cours à la fin de 2021-2022.

Optique des changements climatiques

De plus, Infrastructure Canada a continué à mettre en œuvre une exigence technique, l'Optique des changements climatiques, pour s'assurer que les réductions d'émissions de GES et la résilience climatique sont activement prises en compte dans les projets d'infrastructure clés financés par le gouvernement fédéral. L'Optique des changements climatiques exige que les promoteurs de projets estiment les profils d'émissions de GES, analysent les conditions climatiques futures, cernent les risques qu'elles peuvent poser au projet et proposent des mesures pour résister ou réagir aux répercussions des changements climatiques, s'en remettre ou s'y adapter.

Grands projets de ponts

En ce qui concerne la gestion de ses investissements dans l'infrastructure, Infrastructure Canada a appuyé la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises à deux des principaux ouvrages de franchissements du Canada, tout en faisant la promotion d'autres options de transport en incluant des options de transport actif et public.

Corridor du pont Samuel-De Champlain

En 2021-2022, Infrastructure Canada a continué d'assurer une surveillance efficace de l'avancement des travaux du pont Samuel-De Champlain pendant la construction et la transition vers la période d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation (EER). Le Ministère travaille en étroite collaboration avec ses collègues de Services publics et Approvisionnement Canada et de Justice Canada pour s'assurer que toutes les dispositions contractuelles de l'entente de projet sont respectées. L'approche de gouvernance intégrée a permis de mener à bien le projet.

La construction touchant à sa fin, le Ministère a travaillé à l'élaboration d'un manuel opérationnel qu'il pourra utiliser pour fournir des orientations et directives stratégiques dans la mise en œuvre de la phase d'EER du projet.

Le nouveau pont Samuel-De Champlain répond aux normes modernes, ce qui représente une amélioration de la sécurité par rapport au pont Champlain d'origine, même si certains travaux étaient en cours en 2021-2022. De plus, la piste multifonctionnelle du pont Samuel-De Champlain est ouverte toute l'année, ce qui contribue à promouvoir le transport actif. La construction liée au REM est en cours sur le couloir central, ce qui améliorera les options de transport en commun à Montréal.

Le Ministère a continué de collaborer avec le partenaire privé pour remédier aux lacunes en suspens, notamment en apportant des corrections aux écrans antibruit afin que les niveaux sonores dans le corridor soient conformes aux dispositions de l'entente de projet. Le Ministère a également examiné et traité les questions clés liées aux interfaces avec le REM pendant la construction du système de train léger dans le corridor du pont. Les travaux de construction ont été en grande partie achevés en 2021-2022; le Ministère se concentre désormais sur la résolution des problèmes d'interface opérationnelle en suspens avant la mise en service du REM.

Pont international Gordie-Howe/société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

Outre le projet du pont Samuel-De Champlain, le Ministère a travaillé en étroite collaboration avec la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et l'APWD, qui se sont acquittées efficacement des responsabilités qui leur ont été confiées.

En 2021-2022, le Ministère a travaillé en collaboration avec les organismes centraux et a rédigé les présentations nécessaires pour approuver le plan d'entreprise quinquennal de l'APWD, qui garantit que l'APWD dispose de toutes les ressources nécessaires pour réaliser le projet du pont international Gordie-Howe. Infrastructure Canada a mis en place une solide structure de gouvernance avec l'APWD pour assurer des lignes de communication claires, faciliter la circulation de l'information, échanger les pratiques exemplaires et recevoir des mises à jour continues sur le projet du pont international Gordie-Howe. La structure de gouvernance permet d'assurer l'alignement entre les priorités de politiques du gouvernement et le projet.

Infrastructure Canada facilite également le travail de l'Autorité internationale (AI) qui a été créée pour fournir un forum de collaboration entre le Canada et l'État du Michigan, au fur et à mesure que le travail sur le pont international Gordie-Howe avance. L'APWD, BNA et leurs partenaires

du Michigan procèdent à des consultations lors des étapes clés du projet. Les consultations incluent les collectivités autochtones dans le processus.

Le Ministère a également mis en place une structure de gouvernance avec la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, qui comprend des réunions mensuelles à différents niveaux pour assurer un flux constant d'information sur la gouvernance et les opérations. Tout au long de 2021-2022, Infrastructure Canada a fourni à la société d'État des conseils stratégiques sur des sujets tels que le financement, les approbations gouvernementales et les communications. Le Ministère a également soutenu la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée dans l'élaboration du projet de l'autoroute Bonaventure en collaboration avec la Ville de Montréal.

En plus de superviser le travail de son partenaire privé et des sociétés d'État, Infrastructure Canada a mobilisé des experts de l'industrie et d'autres administrations pour surveiller et analyser les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les grands projets d'infrastructure au Canada.

En 2021-2022, ce travail a compris :

- Mobiliser ConstruForce Canada sur les conséquences du marché du travail pour le secteur canadien de la construction à l'échelle nationale et provinciale.
- Collaborer avec l'Association canadienne des producteurs d'acier sur la dynamique de l'offre et de la demande d'acier et d'acier à faibles émissions de carbone à moyen terme.
- Mobiliser l'Association canadienne du ciment à l'égard des répercussions de la COVID-19 sur la production nationale et la transition vers un acier à faibles émissions de carbone.
- Collaborer avec l'Association canadienne de la construction au sujet de l'incidence de la pandémie sur les grands projets, les dépassements de coûts, les cas de force majeure et les problèmes de main-d'œuvre.
- Participer au groupe de travail de l'OCDE sur les réponses à la COVID en matière d'infrastructures mondiales.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, pour Surveillance et réalisation des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités, les dépenses budgétaires en 2021-2022, ainsi que les dépenses réelles pour cette année.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
6 755 898 794	6 755 898 794	10 587 649 741	8 846 154 206	2 090 255 412

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[vi]

L'écart entre les dépenses réelles et les dépenses prévues est principalement attribuable au complément du Fonds pour le développement des collectivités du Canada et aux dépenses de programme liées au portefeuille du logement et de l'itinérance, qui ont été compensés par un niveau de dépenses légèrement inférieur aux prévisions dans le cadre des programmes d'infrastructure existants. Bien que les dépenses d'Infrastructure Canada au titre des subventions et des contributions aient atteint un niveau record, une partie du financement n'a pas pu être utilisée en raison de la conditionnalité de certains projets, des retards dus à la pandémie de COVID-19 et des problèmes de chaîne d'approvisionnement qui ont continué d'être observés tout au long de 2021-2022. Cela explique pourquoi le total des autorisations disponibles était plus élevé que les dépenses réelles.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant indique, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle pour 2021-2022.

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2021-2022
205	234	29

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[vii]

Avec l'afflux de nouveaux programmes, de nouveaux ETP supplémentaires ont été obtenus afin d'assurer une bonne surveillance et réalisation. Bien que l'augmentation des ressources soit moins importante par rapport aux autres responsabilités essentielles, elle est directement liée au cycle de vie des programmes. Cependant, le travail de politique et la détermination des investissements se font à l'avance, tandis que la surveillance et la réalisation ont lieu une fois que les projets d'infrastructure ont été sélectionnés et approuvés. Cela dit, le Ministère se prépare à faire face à la charge de travail dans les années qui viennent, étant donné le nombre sans précédent de programmes.

Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus)

Infrastructure Canada s'est engagé à obtenir des résultats inclusifs concernant les investissements dans les infrastructures et travaille à l'élaboration d'une culture de l'ACS Plus et au renforcement de la mise en œuvre de l'ACS Plus dans ses activités quotidiennes. En 2021-2022, le centre de responsabilité de l'ACS Plus d'Infrastructure Canada a été renforcé par des ressources supplémentaires et a continué d'appuyer les équipes de programmes et de politiques dans l'ensemble de l'organisation afin d'élaborer des ACS Plus fondées sur des données probantes pour les mémoires au Cabinet, les présentations au Conseil du Trésor et les

propositions budgétaires, en plus d'élargir la portée des politiques et des programmes nouveaux et existants.

Le Ministère a continué de tenir à jour un site Web interne pour fournir des ressources clés sur l'ACS Plus et soutenir le développement de la capacité analytique relative à l'ACS Plus. En août 2021, le Ministère a lancé la trousse d'outils améliorée de l'ACS Plus de Femmes et Égalité des genres Canada (FEGC), qui comprend un guide étape par étape pour aider les employés à appliquer l'ACS Plus dans leur travail. En outre, le centre de responsabilité de l'ACS Plus du Ministère a continué d'assurer la liaison avec les agents de coordination de l'ACS Plus de FEGC et d'autres ministères afin de soutenir l'échange des connaissances et la diffusion des pratiques exemplaires en matière d'ACS Plus.

Le centre de responsabilité de l'ACS Plus a continué à collaborer avec divers comités et groupes du Ministère. Ce travail comprenait la collaboration avec la Division de la lutte contre le racisme, de l'équité et de l'inclusion d'Infrastructure Canada en vue d'améliorer l'approche du Ministère en la matière dans tous les secteurs d'activité.

En outre, le centre de responsabilité a continué à fournir des conseils et des analyses aux équipes du Ministère sur les investissements en cours et prévus dans une variété d'infrastructures publiques, y compris les transports en commun. Le Ministère a également continué à surveiller la mise en œuvre de l'initiative de déclaration des avantages communautaires en matière d'emploi. L'initiative encourage les planificateurs de projets partout au Canada à profiter des projets d'infrastructure pour soutenir les possibilités d'emploi et d'approvisionnement pour un plus grand nombre de Canadiens.

Programme de développement durable à l'horizon 2030 et objectifs de développement durable des Nations Unies

La Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) de 2019 à 2022 présente les objectifs et les cibles de développement durable du gouvernement du Canada, comme l'exige la *Loi fédérale sur le développement durable*. Infrastructure Canada adhère aux principes de la SFDD et a élaboré la Stratégie ministérielle de développement durable (SMDD) qui communique ses plans relatifs aux objectifs de développement durable qui sont liés au mandat d'Infrastructure Canada. Le rapport sur les résultats obtenus en 2021-2022 est affiché sur le site Web d'Infrastructure Canada. La prochaine version de la Stratégie fédérale de développement durable (2022-2026) devrait être déposée au Parlement en novembre 2022 et Infrastructure Canada commencera à élaborer sa prochaine Stratégie ministérielle de développement durable en 2023 pour l'aligner sur la nouvelle SFDD.

Expérimentation

Le Défi des villes intelligentes est un programme expérimental qui consiste en un concours pancanadien qui s'adresse aux municipalités, aux administrations locales ou régionales et aux collectivités autochtones. Le Défi donne aux collectivités les moyens d'adopter une approche

axée sur les villes intelligentes pour améliorer la qualité de vie de leurs résidents grâce à l'innovation, aux données et aux technologies connectées. Il fait partie d'une initiative pangouvernementale appelée Initiative Impact Canada (ICI) qui encourage les approches novatrices à l'égard des programmes du gouvernement du Canada.

Dans le cadre de cette initiative, INFC travaille en étroite collaboration avec les collectivités participantes pour suivre et surveiller les résultats en matière de rendement et les leçons apprises. Les résultats expérimentaux du Défi des villes intelligentes, qui seront mesurés sur les onze années du cycle de vie du Défi, visent à évaluer la valeur des approches des villes intelligentes au Canada et leurs avantages pour les Canadiens.

Le deuxième cycle du Défi des villes intelligentes a été retardé, les collectivités s'étant concentrées sur la pandémie de COVID-19. Notant ce retard en 2020, le Ministère continue de surveiller et d'évaluer les résultats du premier cycle du Défi des villes intelligentes de manière continue. En 2022-2023, un examen à mi-parcours du programme sera effectué pour évaluer son rendement.

Résultats obtenus

Le tableau suivant présente, pour Infrastructure Canada, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2021-2022, ainsi que les résultats réels pour les trois derniers exercices pour lesquels des résultats réels sont disponibles.

Responsabilité essentielle 1. Politique sur les infrastructures publiques, les collectivités et le développement économique rural

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
1.1 : Les politiques sur les infrastructures, les collectivités et le développement économique rural sont fondées sur	1.1.1 : Pourcentage d'évaluations selon lesquelles les politiques d'Infrastructure Canada contribuent à l'élaboration de programmes et d'initiatives	100 %	Mars 2022	S. O.[1]	S. O.	100 %

[1] En raison du remaniement par Infrastructure Canada de son cadre ministériel des résultats (CMR) pour l'exercice 2021-2022, les données rétrospectives relatives aux indicateurs du CMR précédent ne peuvent être intégrées au nouveau cadre, ce qui signifie que les « résultats réels » étaient « sans objet » pour les exercices précédents.

des données probantes	fédérales efficaces					
	1.1.2 : Pourcentage des éléments du plan d'action de la gestion (PAG) mis en œuvre comme prévu	100 %	Mars 2022	S. O.	S. O.	75 %
1.2 : Les infrastructures améliorent la qualité de vie de tous les Canadiens	1.2.1 : Croissance du produit intérieur brut réel attribuable aux investissements du gouvernement fédéral dans l'infrastructure	45,9 milliards de dollars	Mars 2022	48,1 milliards de dollars	46,3 milliards de dollars	48,9 milliards de dollars (48 951 986 096 $)[2]
	1.2.2 : Variation dans la durée de vie résiduelle des actifs d'infrastructure	50 %	Mars 2022	S. O.	S. O.	58,5 %[3]
	1.2.3 Réduction des émissions de GES par habitant dans les secteurs des transports, des bâtiments, des déchets solides, de la construction et	Moins de 0[4] (année de référence 2005 : 0,0000085 Mt)	Mars 2022	S. O.	S. O.	1,19 tonne[5] (réduction) (équivalente à 0,00000119 MT).

[2] Les valeurs de la valeur ajoutée (ou du PIB) attribuables aux investissements dans l'infrastructure peuvent être trouvées en utilisant les Comptes économiques de l'infrastructure de Statistique Canada; elles sont calculées à partir des valeurs jusqu'à la fin de 2021.
[3] Le ratio de la durée de vie utile restante pour l'ensemble des actifs d'infrastructure peut être trouvé en utilisant les Comptes économiques de l'infrastructure de Statistique Canada; il est calculé à partir des valeurs jusqu'à la fin de 2021.
[4] La cible est censée montrer/mesurer une baisse des émissions de GES.
[5] Les émissions de gaz à effet de serre (GES) en mégatonnes (Mt) pour différentes années pour les cinq secteurs du transport (passagers et marchandises), des bâtiments, des déchets solides, de la construction et des eaux usées sont disponibles dans le dossier du secteur économique de l'Inventaire national des GES d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et représentent une diminution de 14,5 %.

	des eaux usées depuis 2005					
	1.2.4 : Durée de vie utile résiduelle des actifs d'infrastructures publiques particulièrement importants pour les populations vulnérables : transport en commun et installations récréatives et sportives	50 %	Mars 2022	S. O.	S. O.	57,5 %[6]

Responsabilité essentielle 2. Investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
2.1 : Les investissements dans les infrastructures publiques répondent aux intérêts nationaux et aux besoins des collectivités	2.1.1 : Financement d'Infrastructure Canada alloué à des projets	8 100 000 000 $	Mars 2022	6 037 912 300 $	3 610 134 441 $	11 987 647 243 $
	2.1.2 : Nombre de transactions et montant des investissements privés dans les infrastructures publiques	250 projets	Mars 2022	S. O.	S. O.	362 projets

[6] Le stock net de fin d'année géométrique pour les actifs des installations sportives pouvant accueillir des spectateurs, des installations récréatives intérieures, des musées, des sites historiques, des bibliothèques, des installations récréatives extérieures et des machines et du matériel de transport sont disponibles dans le Compte économique d'infrastructure de Statistique Canada et est calculé sur la base des valeurs à la fin de 2021.

Responsabilité essentielle 3. Surveillance et réalisation des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
3.1 : Les investissements dans les infrastructures et les actifs sont gérés tout au long de leur cycle de vie	3.1.1 : Pourcentage de projets achevés	60 %	Mars 2022	S. O.	S. O.	27 %[7]
	3.1.2 : Pourcentage de programmes/projets conformes aux documents de financement	100 %	Mars 2022	S. O.	S. O.	100 %
	3.1.2 : Valeur de la contribution financière d'Infrastructure Canada au cours de l'exercice	6 607 504 217 $	Mars 2022	7 616 737 618 $	5 300 448 253 $	8 727 609 761 $[8]
	3.1.4 : Pourcentage des normes de service des programmes de paiements de transfert respectées	80 %	Mars 2022	S. O.	S. O.	91 %

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[viii]

[7] La méthodologie utilisée pour calculer le pourcentage de projets achevés est basée sur des calculs qui utilisent la date d'achèvement prévue d'un projet donné et permettent de mesurer si le projet a été achevé dans les temps ou non. Les projets achevés dans les délais au cours de la dernière année financière comptent pour 27 % du total. Les raisons des retards dans l'achèvement des projets d'infrastructure varient d'un projet à l'autre (p. ex. catastrophes naturelles, pandémie, priorités changeantes, disponibilité de la main-d'œuvre, changement de la portée du projet). Bien que les raisons précises de ces retards ne soient pas consignées systématiquement dans les systèmes de production de rapports d'Infrastructure Canada, ces délais font l'objet d'un suivi au moyen de mécanismes de gouvernance tels que des comités de surveillance et des rapports d'étape. Infrastructure Canada travaille étroitement avec ses bénéficiaires pour mettre à jour régulièrement les profils de financement des programmes d'infrastructure fédéraux existants. Une fois les projets approuvés, le financement reste alloué au projet.

[8] Cette augmentation par rapport au résultat réel pour 2020-2021 est principalement due au financement complémentaire du Fonds pour le développement des collectivités du Canada.

Services internes

Description

Les Services internes comprennent les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme étant des services à l'appui de programmes ou nécessaires pour permettre à une organisation de s'acquitter de ses obligations générales. Les Services internes désignent les activités et ressources des dix services distincts qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, peu importe le modèle de prestation des Services internes utilisé. Les dix catégories de services sont les suivantes :

- Services de gestion des acquisitions
- Services de communication
- Services de gestion financière
- Services de gestion des ressources humaines
- Services de gestion de l'information
- Services de la technologie de l'information
- Services juridiques
- Services de gestion du matériel
- Services de gestion et de surveillance
- Services de gestion des biens immobiliers

Services de communication

En 2021-2022, Infrastructure Canada a continué de mobiliser et d'informer les Canadiens au sujet du plan Investir dans le Canada du gouvernement et sur les programmes d'infrastructure nouveaux et en cours du Ministère grâce à un large éventail d'activités de communication.

Le Ministère a amélioré son site Web en réorganisant la navigation pour faciliter la recherche de renseignements clés, tout en ajoutant des centaines de pages tout au long de l'année pour soutenir les nouveaux programmes. En outre, le Ministère a mené à bien le transfert de 140 pages du site Web d'EDSC vers le site Web d'Infrastructure Canada – un élément clé du transfert de la responsabilité du programme Vers un chez-soi. Au cours de l'année, le site Web du Ministère a reçu plus de 240 000 visites et plus de 2 000 messages ont été publiés sur ses médias sociaux, ce qui a généré plus de 5 000 000 impressions.

Grâce à de fréquentes mises à jour dans les médias traditionnels et sociaux, Infrastructure Canada a tenu les Canadiens informés des avantages, des progrès et des résultats des initiatives fédérales prioritaires en matière d'infrastructure. Dans l'ensemble, la Direction générale des communications a fait 405 annonces représentant plus de 9 milliards de dollars de financement – une augmentation significative par rapport à l'année dernière.

Un soutien en matière de communication a été fourni aux cabinets des ministres par la diffusion de discours et de documents de comparution devant le Sénat et des comités, ainsi qu'au Ministère en répondant aux appels des médias et aux demandes du public. Le Ministère a également continué à fournir des services de communication interne et institutionnelle efficaces pour soutenir la sous-ministre et la haute direction et pour tenir le personnel informé, en particulier pendant la pandémie.

Services de gestion financière

Du côté des finances et de l'administration, Infrastructure Canada a continué de moderniser ses lieux de travail conformément aux normes de travail du GC et aux directives de santé publique afin d'assurer un environnement de travail sécuritaire et durable pour tous les employés.

En ce qui concerne les nouveautés de cette année, le décret C.P. 2021-0952 a, à l'automne 2021, permis de transférer plus de 100 ETP d'EDSC vers le Ministère. Ce changement à l'appareil gouvernemental a élargi la portée des responsabilités d'Infrastructure Canada pour inclure le soutien au ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion, ce qui comprend l'élaboration et l'exécution d'un programme national durable sur le logement et l'itinérance.

Au cours des premiers mois de cette transition, à l'automne-hiver 2021-2022, le Ministère a travaillé en collaboration avec EDSC pour établir un protocole d'entente (PE), assurant la prestation ininterrompue du programme Vers un chez-soi dans tout le Canada.

Afin de soutenir l'exécution de nouveaux programmes, nos services de gestion financière ont joué un rôle accru en assurant la bonne gestion des transactions et des processus financiers et d'approvisionnement, ainsi que la bonne gestion du budget et des dépenses du Ministère.

Services de gestion des ressources humaines

En ce qui concerne les ressources humaines, Infrastructure Canada a élaboré un plan triennal pour mettre en œuvre un nouveau modèle de prestation de services (MPS). Le plan progresse, et de multiples améliorations sont en place pour renforcer les processus de gestion des personnes ainsi que pour fournir des services en RH proactifs et d'excellente qualité. La structure organisationnelle des RH a été revue afin de soutenir le nouveau MPS. Il comprend la création d'une équipe d'acquisition de talents pour se concentrer sur la création de nouvelles réserves de talents et d'une équipe d'excellence du service pour diriger les améliorations de nos processus et outils de tous les secteurs d'activité soutenant le nouveau MPS. En outre, un nouveau poste de partenaire RH a été créé pour servir de point de contact central dans l'élaboration de stratégies de gestion du personnel fondées sur des analyses solides. Le titulaire du poste aura pour responsabilité de favoriser une collaboration étroite entre les clients et toutes les disciplines des RH afin de proposer des solutions uniformes et complètes. Infrastructure Canada a également travaillé sur plusieurs initiatives pour maintenir et favoriser un milieu de travail sécuritaire, sain, diversifié et inclusif malgré l'évolution de la pandémie.

Notamment, la croissance du Ministère a été régulière en 2021-2022 et a nécessité la capacité à la fois de conserver les talents et de recruter rapidement un grand nombre d'employés. Les

initiatives visant à placer le bon talent au bon poste comprennent l'alignement des processus de dotation en personnel sur les priorités organisationnelles à venir.

Services de gestion de l'information et services de la technologie de l'information

Le Ministère a investi dans une plateforme moderne d'intégration des données afin d'être un chef de file en matière de données et d'analyse pour l'écosystème de données sur les infrastructures au Canada. Cette année, le Ministère a mis l'accent sur l'installation et la configuration de la technologie, y compris les paramètres de sécurité, afin de pouvoir stocker des données de niveau « Protégé B ».

Une analyse et une évaluation des options ont été réalisées pour la future plateforme numérique, et les technologies ont été sélectionnées. La nouvelle plateforme a été mise en place et configurée au sein du nuage Microsoft Azure d'Infrastructure Canada. Le Fonds pour les infrastructures naturelles (FIN), un nouveau programme de financement des infrastructures, a été sélectionné comme le premier programme à être intégré à la nouvelle plateforme, le module d'enregistrement et de réception des demandes étant terminé.

En juin 2021, le Ministère a également achevé la migration transparente du courrier électronique du GC de canada.ca à infc.gc.ca et a amélioré les fonctionnalités disponibles dans M365 Teams, Power BI et Power Apps, qui sont devenues des normes ministérielles.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, pour les Services internes, les dépenses budgétaires pour 2021-2022, ainsi que les dépenses pour cette année.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
41 993 815	41 993 815	59 086 660	59 086 660	17 092 845

Infrastructure Canada a reçu un financement supplémentaire dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne de 2020 et du budget de 2021 afin de réaliser de nouveaux programmes et initiatives. Les nouveaux programmes ont nécessité des services internes renforcés dans le domaine des ressources humaines afin de créer de nouvelles structures, de recruter de nouveaux employés et de les maintenir en poste, des ressources en gestion de l'information et en technologie de l'information afin de créer des paramètres de système permettant de saisir les nouveaux programmes ainsi que de réussir l'intégration et le service des

équivalents temps plein supplémentaires, ainsi qu'une capacité financière supplémentaire afin de garantir une gestion et une surveillance financières saines.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a besoin pour assurer ses services internes en 2021-2022.

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2021-2022
272	328	56

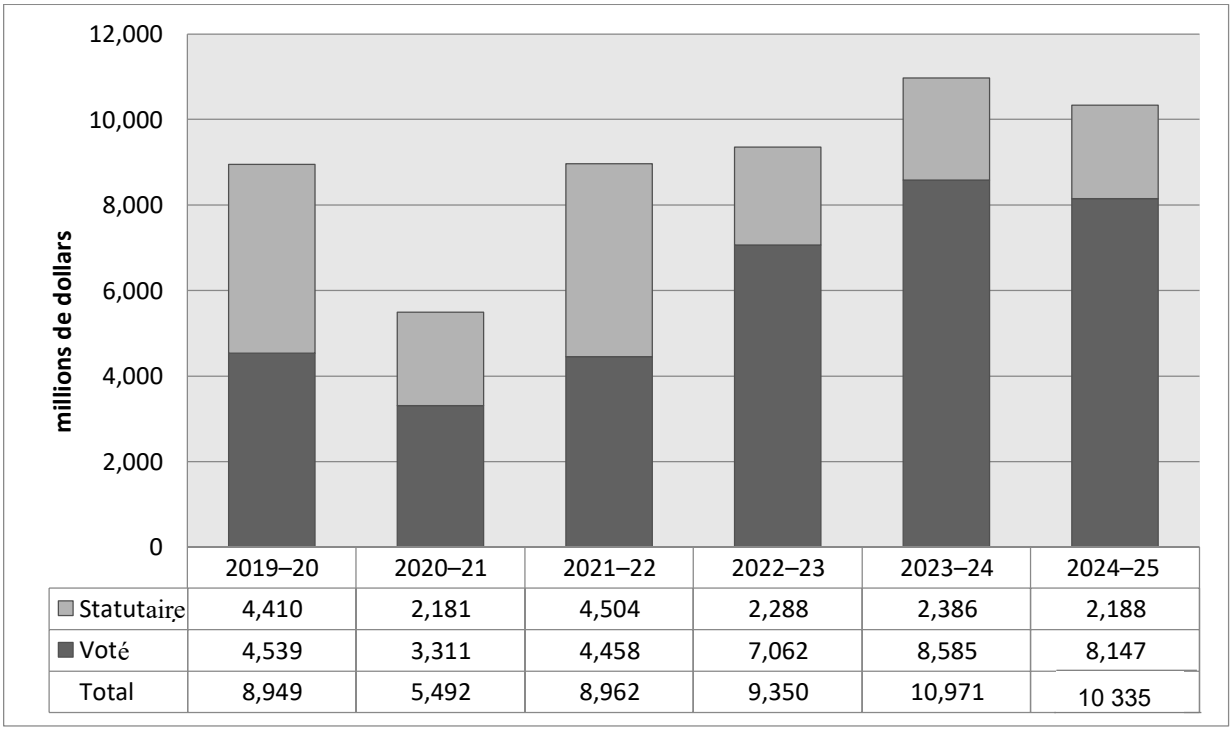
Infrastructure Canada a reçu un financement supplémentaire dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne de 2020 et du budget de 2021 afin de réaliser de nouveaux programmes et initiatives. La capacité des services internes était requise à l'avance pour soutenir le Ministère dans sa croissance exponentielle. S'assurer qu'Infrastructure Canada dispose de la capacité de recrutement, de l'équipement et des systèmes en place, des outils et du soutien nécessaires pour faire face à cette croissance sans précédent a été un pilier essentiel de la réussite de la mise en œuvre des nouveaux programmes.

Dépenses et ressources humaines

Dépenses

Dépenses de 2019-2020 à 2024-2025

Le graphique ci-dessous présente les dépenses prévues (dépenses votées et dépenses législatives) au fil du temps.



	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25
Statutaire	4,410	2,181	4,504	2,288	2,386	2,188
Voté	4,539	3,311	4,458	7,062	8,585	8,147
Total	8,949	5,492	8,962	9,350	10,971	10 335

Les dépenses réelles totales pour 2021-2022 (9 milliards de dollars) ont été plus élevées que celles pour 2020-2021 (5,5 milliards de dollars), ce qui est attribuable au financement complémentaire du Fonds pour le développement des collectivités du Canada (financement législatif) et à l'expansion de l'enveloppe des subventions et contributions (dépenses votées) d'Infrastructure Canada, certains programmes plus importants étant au sommet des dépenses.

Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau « Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les ressources financières budgétaires allouées aux responsabilités essentielles et aux services internes d'Infrastructure Canada.

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses (en dollars) 2021-2022	Dépenses prévues (en dollars) 2021-2022	Dépenses prévues (en dollars) 2022-2023	Dépenses prévues (en dollars) 2023-2024	Autorisations totales pouvant être utilisées (en dollars) 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020 (en dollars)	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021 (en dollars)	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022 (en dollars)
Infrastructures publiques	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	8 891 374 387	5 431 853 478	S. O.
Responsabilité essentielle 1 : Politique sur les infrastructures publiques, les collectivités et le développement économique rural	27 590 754	27 590 754	56 104 481	54 546 111	43 046 709	S. O.	S. O.	38 225 901
Responsabilité essentielle 2 : Investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités	15 330 043	15 330 043	37 186 565	36 152 099	20 661 158	S. O.	S. O.	18 614 204
Responsabilité essentielle 3 : Surveillance et réalisation des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités	6 755 898 794	6 755 898 794	9 197 797 866	10 824 873 985	10 587 649 741	S. O.	S. O.	8 846 154 206
Sous-total	**6 798 819 591**	**6 798 819 591**	**9 291 088 912**	**10 915 572 195**	**10 651 357 608**	**8 891 374 387**	**5 431 853 478**	**8 902 994 311**
Services internes	41 993 815	41 993 815	58 784 800	55 698 697	59 086 660	57 493 166	60 534 414	59 086 660
Total	**6 840 813 406**	**6 840 813 406**	**9 349 873 712**	**10 971 270 892**	**10 710 444 268**	**8 948 867 553**	**5 492 387 892**	**8 962 080 971**

Les dépenses réelles en 2021-2022 (9 milliards de dollars) ont été supérieures aux dépenses prévues (6,8 milliards de dollars). L'écart est principalement attribuable au financement complémentaire du Fonds pour le développement des collectivités du Canada (2,2 milliards de

dollars), qui ne faisait pas partie des dépenses prévues initialement. Par conséquent, les dépenses réelles totales pour 2021-2022 (9 milliards de dollars) étaient plus élevées que celles pour 2020-2021 (5,5 milliards de dollars), ce qui est également attribuable au fait que l'enveloppe des subventions et contributions d'Infrastructure Canada s'est élargie en raison de certains programmes plus importants au plus fort des dépenses.

Ressources humaines

Le tableau « Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les équivalents temps plein (ETP) affectés à chacune des responsabilités essentielles et aux services internes d'Infrastructure Canada.

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024
Infrastructures publiques[9]	275	258	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Responsabilité essentielle 1 : Politique sur les infrastructures publiques, les collectivités et le développement économique rural	S. O.	S. O.	137	225	299	290
Responsabilité essentielle 2 : Investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités	S. O.	S. O.	132	169	295	286
Responsabilité essentielle 3 : Surveillance et réalisation des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités	S. O.	S. O.	205	234	330	322
Sous-total	**275**	**258**	**474**	**628**	**924**	**898**
Services internes	365	444	272	328	315	306
Total	**640**	**702**	**746**	**956**	**1 239**	**1 204**

Les équivalents temps plein réels ont été supérieurs de 28 % aux équivalents temps plein prévus en 2021-2022. Cet écart est principalement dû à une augmentation du financement et des équivalents temps plein connexes, en raison du transfert autorisé du portefeuille du logement et de l'itinérance d'EDSC, de nouveaux programmes, et des postes d'Infrastructure Canada gérés en fonction du risque pour soutenir les secteurs clés où les capacités étaient insuffisantes pour traiter la charge de travail, ainsi que pour améliorer l'efficacité grâce à des outils et des processus

[9] Les « infrastructures publiques » étaient la responsabilité essentielle d'Infrastructure Canada avant 2021-2022, date à laquelle elle a été remplacée par trois nouvelles responsabilités essentielles.

opérationnels plus robustes. Infrastructure Canada se positionne de manière à être en mesure d'exécuter avec succès un nombre sans précédent de programmes.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses législatives et les dépenses votées d'Infrastructure Canada, veuillez consulter les Comptes publics du Canada 2021[ix].

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses d'Infrastructure Canada avec les activités et dépenses du gouvernement du Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC[x].

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers (non audités) d'Infrastructure Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 se trouvent sur le site Web du Ministère.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2021-2022	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2020-2021	Écart (résultats réels 2021-2022 moins résultats prévus 2021-2022)	Écart (résultats réels 2021-2022 moins résultats réels 2020-2021)
Total des charges	6 841 814 087	6 824 797 553	7 687 389 978	(17 016 534)	(862 592 426)
Total des revenus	-	-	-	-	-
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	6 841 814 087	6 824 797 553	7 687 389 978	(17 016 534)	(862 592 426)

Le coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts s'est élevé à 6,8 milliards de dollars, soit une diminution de 862,6 millions par rapport au total de l'année précédente, qui était de 7,7 milliards. L'écart est principalement dû au résultat net d'une diminution des charges à payer liées au Fonds pour le développement des collectivités du Canada de 2,2 milliards de dollars comme annoncé dans le budget de 2021, et d'une augmentation des charges de contribution de 1,1 milliard de dollars principalement liées au plan d'infrastructure Investir dans le Canada. Les revenus d'Infrastructure Canada sont gagnés au nom du gouvernement, aucun revenu n'est donc présenté dans ce tableau.

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2022 (en dollars)

Renseignements financiers	2021-2022	2020-2021	Écart (2021-2022 moins 2020-2021)
Total des passifs nets	2 307 557 175	4 060 571 481	(1 753 014 307)
Total des actifs financiers nets	1 524 508 229	1 102 610 947	421 897 282
Dette nette du Ministère	783 048 946	2 957 960 535	(2 174 911 588)
Total des actifs non financiers	2 692 140 533	2 738 161 569	(46 021 036)
Situation financière nette du Ministère	1 909 091 587	-219 798 966	2 128 890 553

Les renseignements sur les résultats prévus de 2021-2022 sont présentés dans l'État des résultats prospectif et notes 2021-2022 d'Infrastructure Canada.

La situation financière nette du Ministère était de 1,9 milliard de dollars à la fin de 2021-2022, résultant d'une augmentation de 2,1 milliards par rapport à la fin de 2020-2021. L'écart est principalement dû à la diminution de la charge à payer liée à une dépense unique de paiement de transfert de 2 170 millions de dollars en 2020-2021 par le biais du Fonds pour le développement des collectivités du Canada, comme annoncé dans le budget de 2021.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre(s) de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., député, et l'honorable Ahmed Hussen, C.P., député

Administratrice générale : Kelly Gillis

Portefeuille ministériel : Ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion

Le Bureau de l'infrastructure du Canada fait partie du portefeuille de l'Infrastructure et des Collectivités. Le portefeuille comprend également :

- Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, une société d'État dont le mandat est d'assurer aux usagers un passage sécuritaire sur ses structures situées dans la grande région de Montréal en fournissant des services de gestion, d'entretien et de réparation appropriés tout en respectant l'environnement et en optimisant la circulation.
- L'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD), une société d'État responsable de la conception, du financement, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien d'un nouveau passage international de propriété publique entre Windsor, en Ontario, et Détroit, au Michigan, dans le cadre d'un partenariat public-privé. La responsabilité de l'APWD a été transférée du ministère des Transports au ministère de l'Infrastructure et des Collectivités le 4 novembre 2015.
- La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), une société d'État, s'appuie sur le soutien fédéral pour attirer des investissements privés et institutionnels en vue de lancer de nouveaux projets d'infrastructure qui génèrent des revenus et qui sont d'intérêt public. La BIC tire parti du capital et de l'expertise du secteur privé pour aider les partenaires gouvernementaux à construire de nouvelles infrastructures partout au Canada. La *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada* a reçu la sanction royale le 22 juin 2017, et le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités en a été désigné ministre responsable le 4 juillet 2017.
- Le premier ministre a annoncé le nouveau portefeuille du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion, qui est dirigé par l'honorable Ahmed Hussen. Ce portefeuille est soutenu par Infrastructure Canada, ainsi que par nos collègues de Femmes et Égalité des genres et de Patrimoine canadien. L'objectif principal du nouveau portefeuille est de faire en sorte que les Canadiens puissent avoir leur propre maison, en travaillant à améliorer l'abordabilité du logement et à mettre fin à l'itinérance chronique, et en faisant la promotion de toute l'étendue de la diversité dynamique de notre pays par une plus grande inclusion. Le portefeuille comblera ces lacunes en consultant les partenaires autochtones, en menant une approche pangouvernementale pour bâtir une société plus inclusive, plus équitable et plus juste, tout en travaillant à combattre le racisme, la discrimination et la xénophobie systémiques. Dans le cadre du nouveau portefeuille d'Infrastructure Canada,

le Ministère est également responsable de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). La SCHL dirige et exécute des initiatives fédérales dans le cadre de la Stratégie nationale sur le logement qui comprennent la construction de nouveaux logements abordables et le renouvellement du parc de logements abordables existants.

- Le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a été désigné ministre responsable des questions fédérales concernant l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (IRSRT), cette désignation entrant en vigueur le 4 novembre 2015. En 2000, le gouvernement du Canada, la Province de l'Ontario et la Ville de Toronto ont annoncé qu'ils engageaient chacun 500 millions de dollars pour financer l'IRSRT. Waterfront Toronto est une société sans capital-actions créée en 2001 pour diriger et mettre en œuvre l'IRSRT. La prochaine phase de l'IRSRT comprend la protection contre les inondations des terrains portuaires pour lesquels le Canada, l'Ontario et Toronto versent un financement égal, pour un total de 1,25 milliard de dollars.

Instruments habilitants :

- Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (2002, ch. 9, art. 47) (FCIS)[xi],
- Décret C.P.2004-0325[xii],
- Les mesures législatives suivantes sont liées au Fonds de la taxe sur l'essence :
  - Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada, L.C. 2011, ch. 24[xiii]
  - Loi nº 1 sur le plan d'action économique de 2013, L.C. 2013, ch. 33, art. 233[xiv]
- La loi et le décret en conseil suivants portent sur le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (communément appelé le projet de corridor du nouveau pont Champlain) :
  - Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent[xv]
  - Décret C.P. 2014-0144[xvi]
- La loi, les décrets et l'Entente sur le passage entre le Canada et le Michigan suivants concernent le projet du pont international Gordie-Howe :
  - Entente sur le passage[xvii]
  - Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce, L.C. 2012, ch. 31, art. 179[xviii]
  - Décret C.P.2012-1350[xix]
  - Décret C.P.2015-1236[xx]
  - Décret C.P.2015-1237[xxi]
  - Décret C.P.2015-1238[xxii]
- Les décrets suivants concernent le secteur riverain de Toronto :
  - Décret C.P.2015-1239[xxiii]
  - Décret C.P.2015-1240[xxiv]
- La loi et le décret suivants concernent la Banque de l'infrastructure du Canada :
  - Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, L.C.2017, ch. 20, art. 403[xxv]

    - Décret C.P.2017-1007[xxvi]
- Les décrets suivants ont transféré des responsabilités d'Emploi et Développement social Canada au ministre du Logement et de la Diversité et de l'Inclusion :
    - Décret C.P.2021-0924[xxvii]
    - Décret C.P.2021-0952[xxviii]
    - Décret C.P.2021-0949[xxix]
    - Décret C.P.2021-0948[xxx]
    - Décret C.P.2021-0947[xxxi]

Année d'incorporation ou de création : 2002

Autre : Infrastructure Canada collabore avec Transports Canada afin d'assurer certains programmes temporisés de paiements de transfert. Infrastructure Canada collabore également avec Services publics et Approvisionnement Canada, qui agit à titre d'autorité contractante pour le projet de corridor du nouveau pont Champlain.

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

La page « Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons » est accessible sur le site Web[xxxii] d'Infrastructure Canada

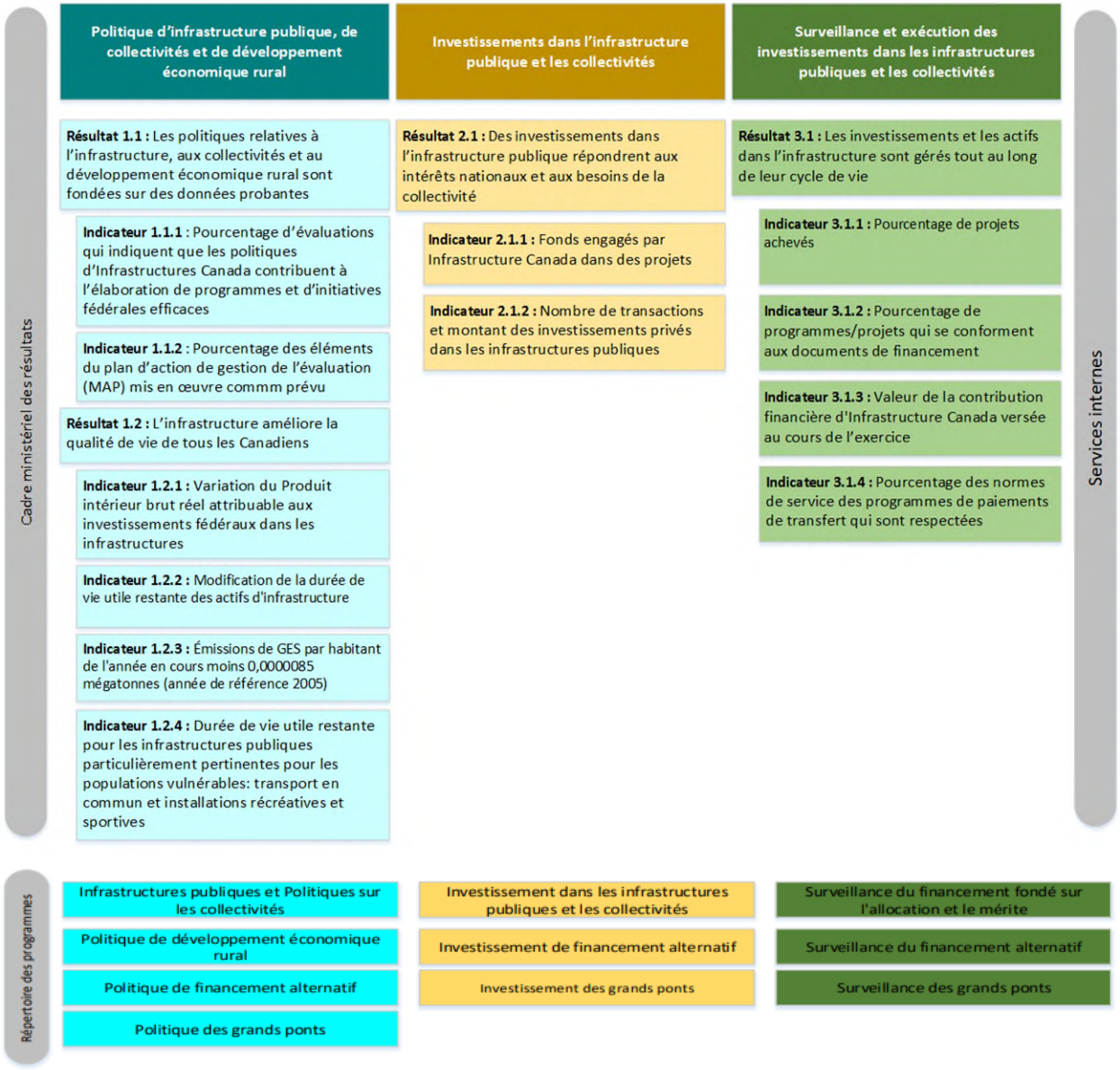
Pour en savoir plus sur les engagements organisationnels formulés dans la lettre de mandat du Ministère, veuillez consulter les lettres de mandat des ministres.

Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel sont accessibles sur le site Web d'Infrastructure Canada.

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels d'Infrastructure Canada pour 2021-2022 sont indiqués ci-dessous.


Cadre ministériel des résultats
Politique d'infrastructure publique, de collectivités et de développement économique rural
Investissements dans l'infrastructure publique et les collectivités
Surveillance et exécution des investissements dans les infrastructures publiques et les collectivités
Résultat 1.1 : Les politiques relatives à l'infrastructure, aux collectivités et au développement économique rural sont fondées sur des données probantes
Indicateur 1.1.1 : Pourcentage d'évaluations qui indiquent que les politiques d'Infrastructures Canada contribuent à l'élaboration de programmes et d'initiatives fédérales efficaces
Indicateur 1.1.2 : Pourcentage des éléments du plan d'action de gestion de l'évaluation (MAP) mis en œuvre commm prévu
Résultat 1.2 : L'infrastructure améliore la qualité de vie de tous les Canadiens
Indicateur 1.2.1 : Variation du Produit intérieur brut réel attribuable aux investissements fédéraux dans les infrastructures
Indicateur 1.2.2 : Modification de la durée de vie utile restante des actifs d'infrastructure
Indicateur 1.2.3 : Émissions de GES par habitant de l'année en cours moins 0,0000085 mégatonnes (année de référence 2005)
Indicateur 1.2.4 : Durée de vie utile restante pour les infrastructures publiques particulièrement pertinentes pour les populations vulnérables: transport en commun et installations récréatives et sportives
Résultat 2.1 : Des investissements dans l'infrastructure publique répondrent aux intérêts nationaux et aux besoins de la collectivité
Indicateur 2.1.1 : Fonds engagés par Infrastructure Canada dans des projets
Indicateur 2.1.2 : Nombre de transactions et montant des investissements privés dans les infrastructures publiques
Résultat 3.1 : Les investissements et les actifs dans l'infrastructure sont gérés tout au long de leur cycle de vie
Indicateur 3.1.1 : Pourcentage de projets achevés
Indicateur 3.1.2 : Pourcentage de programmes/projets qui se conforment aux documents de financement
Indicateur 3.1.3 : Valeur de la contribution financière d'Infrastructure Canada versée au cours de l'exercice
Indicateur 3.1.4 : Pourcentage des normes de service des programmes de paiements de transfert qui sont respectées
Services internes
Répertoire des programmes
Infrastructures publiques et Politiques sur les collectivités
Politique de développement économique rural
Politique de financement alternatif
Politique des grands ponts
Investissement dans les infrastructures publiques et les collectivités
Investissement de financement alternatif
Investissement des grands ponts
Surveillance du financement fondé sur l'allocation et le mérite
Surveillance du financement alternatif
Surveillance des grands ponts

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

Les données sur les finances, les ressources humaines et le rendement du Répertoire des programmes d'Infrastructure Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.[xxxiii]

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web d'Infrastructure Canada :

- Renseignements sur les programmes de paiement de transfert
- Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus)
- Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes
- Initiatives horizontales

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au système fiscal pour atteindre des objectifs énoncés dans la politique publique, en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des sommes reportées et des crédits. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le Rapport sur les dépenses fiscales fédérales[xxxiv]. Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédéraux connexes, ainsi qu'aux évaluations et à l'ACS Plus reliées aux dépenses fiscales.

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale : 180, rue Kent, bureau 1100 Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Téléphone : 613-948-1148; (numéro sans frais) : 1-877-250-7154

Téléimprimeur : 1-800-465-7735

Courriel : info@infc.gc.ca

Site Web : www.infrastructure.gc.ca

Annexe : définitions

crédit *(appropriation)*

Autorisation accordée par le Parlement pour effectuer des paiements à même le Trésor.

dépenses budgétaires *(budgetary expenditures)*

Dépenses de fonctionnement et d'immobilisations; paiements de transfert versés à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; paiements versés à des sociétés d'État.

responsabilité essentielle *(core responsibility)*

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les intentions du ministère concernant une responsabilité essentielle se traduisent par un ou plusieurs résultats ministériels auxquels le ministère cherche à contribuer ou sur lesquels il veut avoir une influence.

plan ministériel *(departmental plan)*

Rapport sur les plans et le rendement attendu d'un ministère au cours d'une période de trois ans. Les plans ministériels sont déposés au Parlement chaque printemps.

priorité ministérielle *(departmental priority)*

Plan ou projet qu'un ministère a choisi de cibler et dont il rendra compte au cours de la période de planification. Les priorités ministérielles représentent ce qui est le plus important ou ce qui doit être fait en premier en vue d'atteindre les résultats ministériels souhaités.

résultat ministériel *(departmental result)*

Conséquence ou résultat qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats obtenus à l'échelle des programmes.

indicateur de résultat ministériel *(departmental result indicator)*

Une mesure quantitative du progrès réalisé par rapport à un résultat ministériel.

Cadre ministériel des résultats *(departmental results framework)*

Cadre qui comprend les responsabilités essentielles d'un ministère, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

Rapport sur les résultats ministériels *(Departmental Results Report)*

Rapport sur les réalisations réelles d'un ministère par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le plan ministériel correspondant.

expérimentation *(experimentation)*

Exécution d'activités qui a d'abord pour but d'explorer, puis de mettre à l'essai et de comparer les effets et les répercussions des politiques et des interventions afin d'éclairer la prise de décisions fondée sur des données probantes et d'améliorer les résultats pour les Canadiens, en déterminant les politiques et les programmes efficaces et ceux qui ne le sont pas. L'expérimentation est associée à l'innovation (l'essai de nouvelles choses), mais est distincte de celle-ci, car elle comprend une comparaison rigoureuse des résultats. Par exemple, l'utilisation d'un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être qualifiée d'innovation, alors que l'on qualifie d'expérimentation la mise à l'essai systématique du nouveau site Web par rapport aux outils de sensibilisation existants ou à un ancien site Web pour déterminer lequel mène à une plus grande mobilisation.

équivalent temps plein *(full-time equivalent)*

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Pur un poste donné, l'équivalent temps plein est calculé par un rapport entre le nombre d'heures de travail réellement effectuées par une personne divisé par les heures de travail normales établies dans la convention collective de la personne.

Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus) *(gender-based analysis plus [GBA Plus])*

Outil analytique utilisé pour soutenir l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs, et pour comprendre comment des facteurs tels que le sexe, la race, l'origine nationale et ethnique, l'origine ou l'identité autochtone, l'âge, l'orientation sexuelle, les conditions socio-économiques, la géographie, la culture et le handicap, influent sur les expériences et les résultats, et peuvent avoir une incidence sur l'accès et l'expérience des programmes gouvernementaux.

priorités pangouvernementales *(government-wide priorities)*

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022, les priorités pangouvernementales renvoient aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2020, notamment protéger les Canadiens de la COVID-19, aider les Canadiens à faire face à la COVID-19, Rebâtir en mieux – une stratégie pour améliorer la résilience de la classe moyenne, et Le pays pour lequel nous menons ce combat.

initiative horizontale *(horizontal initiative)*

Initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales se voient accorder du financement pour atteindre un résultat commun, souvent associé à une priorité gouvernementale.

dépenses non budgétaires *(non-budgetary expenditures)*

Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

rendement *(performance)*

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait atteindre, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

indicateur de rendement *(performance indicator)*

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

production de rapports sur le rendement *(performance reporting)*

Processus visant à communiquer de l'information sur le rendement, laquelle est fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

plan *(plan)*

Exposé des choix stratégiques qui démontre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan permet d'expliquer la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures pouvant mener aux résultats attendus.

dépenses prévues *(planned spending)*

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux Rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants présentés dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.

programme *(program)*

Services et activités, pris séparément ou en groupe, ou une combinaison des deux, qui sont gérés ensemble au sein du ministère et qui portent sur un ensemble déterminé d'extrants, de résultats ou de niveaux de services.

Répertoire des programmes *(program inventory)*

Répertoire qui énonce tous les programmes du ministère et décrit la façon dont les ressources sont organisées pour contribuer aux responsabilités essentielles et aux résultats du ministère.

résultat *(result)*

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, à une politique, à un programme ou à une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

dépenses législatives *(statutory expenditures)*

Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

cible *(target)*

Niveau mesurable du rendement ou du succès que doit atteindre une organisation, un programme ou une initiative dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

dépenses votées *(voted expenditures)*

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement au moyen d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

Notes de fin

[i] Tracer la voie vers 2050 : Aller de l'avant avec l'Évaluation nationale des infrastructures, https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/infc/T94-40-2021-fra.pdf

ii. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

iii. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

iv. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

v. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

vi. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

vii. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

viii. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

ix. Comptes publics du Canada, https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

x. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

[xi] Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (2002, ch. 9, art. 47), https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.3/page-1.html

[xii] Décret C.P.2004-0325, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=6282&lang=fr

[xiii] Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada, L.C. 2011, ch. 24, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2011_24/page-1.html

[xiv]Loi nº 1 sur le plan d'action économique de 2013, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2013_33/page-1.html

[xv]Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22.6/index.html

[xvi] Décret C.P.2014-0144, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=28923&lang=fr

[xvii] Entente sur le passage, https://www.partnershipborderstudy.com/crossing-agreement.html

[xviii] Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce, L.C. 2012, ch. 31, art. 179, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/b-8.05/TexteComplet.html

[xix] Décret C.P.2012-1350, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=26598&lang=fr

[xx] Décret C.P.2015-1236, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=31598&lang=fr

[xxi] Décret C.P. 2015-1237, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=31599&lang=fr

[xxii] Décret C.P.2015-1238, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=31600&lang=fr

[xxiii]Décret C.P. 2015-1239, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=31601&lang=fr

[xxiv]Décret C.P.2015-1240, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=31602&lang=fr

[xxv] Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, L.C.2017, ch. 20, art. 403, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.18/TexteComplet.html

[xxvi] Décret C.P.2017-1007, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=34913&lang=fr

[xxvii]Décret C.P.2021-0924, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=41292&lang=fr

[xxviii]Décret C.P.2021-0952, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=41313&lang=fr

[xxix]Décret C.P.2021-0949, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=41310&lang=fr

[xxx] Décret C.P.2021-0948, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=41309&lang=fr

[xxxi] Décret C.P.2021-0947, https://decrets.canada.ca/attachment.php?attach=41308&lang=fr

[xxxii] Infrastructure Canada, https://www.infrastructure.gc.ca/index-fra.html

xxxiii. InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

xxxiv. Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html