

17 juin 2020



LE POINT SUR LE PLAN INVESTIR DANS LE CANADA



BUREAU DU DIRECTEUR PARLEMENTAIRE DU BUDGET
OFFICE OF THE PARLIAMENTARY BUDGET OFFICER

Le directeur parlementaire du budget (DPB) appuie le Parlement en fournissant des analyses économiques et financières dans le but d'améliorer la qualité des débats parlementaires et de promouvoir une plus grande transparence et responsabilité en matière budgétaire.

Analyste principale :
Nora Nahornick, analyste

Collaboratrices :
Sarah MacPhee, analyste
Caroline Nicol, analyste

Ce rapport a été préparé sous la supervision de :
Jason Jacques, directeur général et dirigeant principal des finances

Nancy Beauchamp, Jocelyne Scrim et Rémy Vanherweghem ont contribué à la préparation du rapport pour publication.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez nous joindre à l'adresse suivante : dpb-pbo@parl.gc.ca.

Yves Giroux
Directeur parlementaire du budget

RP-2021-008-S_f

Table des matières

Résumé	3
Comment en sommes-nous arrivés à l'étape actuelle?	5
Montant des dépenses et nombre de projets	6
Combien les provinces ont-elles investi?	8
Quelles sont les incidences économiques du PIC?	11
Annexes	12
Annexe A : Demande de données	12
Annexe B : Répartition des projets	13
Annexe C : Transferts fédéraux aux municipalités	14
Notes	11

Résumé

En réponse à l'intérêt exprimé par les parlementaires, le directeur parlementaire du budget (DPB) a mis à jour son suivi du plan Investir dans le Canada (PIC). Le gouvernement s'est engagé à dépenser dans le cadre du PIC 187,8 milliards de dollars sur une période allant de 2016-2017 à 2027-2028.

Le DPB a recueilli des données auprès des 20 ministères et organismes responsables de la mise en œuvre des programmes du PIC. En collaboration avec Infrastructure Canada, nous avons compilé un ensemble de données de 33 112 entrées sur des projets représentant 34,9 milliards de dollars de dépenses depuis 2016-2017¹.

Infrastructure Canada a également indiqué au DPB qu'environ 20 556 projets du PIC sont financés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)². Des données ventilées sur le FTE ont été fournies le 5 juin 2020, soit après la fin de notre analyse³. Compte tenu de données supplémentaires plus agrégées, le DPB estime que 51,1 milliards de dollars ont été dépensés pour le PIC entre les exercices 2016-2017 et 2019-2020.

Conformément à nos conclusions antérieures :

- les dépenses fédérales en matière d'infrastructure continuent d'accuser un retard (estimé à 2 milliards de dollars au total de 2016-2017 à 2019-2020 dans le budget de 2019); cela dit, le retard dans les dépenses d'infrastructure a diminué;
- il existe peu de données probantes indiquant que l'augmentation des fonds fédéraux a entraîné une augmentation des dépenses provinciales (alors que les transferts fédéraux destinés aux infrastructures ont augmenté d'un milliard de dollars en 2018-2019; l'ensemble des dépenses provinciales en matière d'infrastructure ont baissé en tout de 733 millions de dollars).

Le DPB estime que le PIC a augmenté le niveau du produit intérieur brut (PIB) de 0,74 % et a créé, au total, environ 65 900 emplois ou 91 400 postes équivalents temps plein (ETP) en date de l'exercice 2019-2020 (tableau R-1).

Tableau R-1

Incidences du PIC sur l'économie et l'emploi de
2016-2017 à 2019-2020

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Dépenses d'infrastructure (en M\$)	10 669	12 039	13 464	14 944
PIB réel (%)	0,41	0,51	0,62	0,74
Emplois (en milliers)	20,5	38,8	52,2	65,9
Emploi équivalent plein temps (en milliers)	31,4	56,1	73,8	91,4

Sources : DPB, budgets fédéraux et Infrastructure Canada.

Note : Ces chiffres sont établis en fonction des prévisions du DPB et ne correspondent pas au crédit budgétaire inutilisé réel.

Comment en sommes-nous arrivés à l'étape actuelle?

Au cours des dernières décennies, l'investissement total du secteur public canadien dans les infrastructures, en pourcentage du PIB, a diminué. À partir des années 2000, les dépenses d'infrastructure ont augmenté lorsque le gouvernement a commencé à mettre en place des programmes visant à combler le déficit infrastructurel, c'est-à-dire la différence entre les besoins perçus en matière de dépenses et les dépenses réelles.

En 2015-2016, l'économie canadienne a subi des chocs pétroliers qui ont entraîné une pression marquée à la baisse sur l'économie. S'appuyant sur les importantes dépenses fédérales existantes (également appelées « projets de legs »), le gouvernement a annoncé dans le budget de 2016 de nouvelles augmentations en deux phases :

- la phase 1, qui devait porter sur les besoins en infrastructures à court terme pendant les exercices 2016-2017 et 2017-2018;
- la phase 2, amorcée en 2018-2019, qui visait à orienter les fonds vers des plans d'infrastructure à long terme⁴.

Les pressions économiques ont dans une large mesure motivé l'annonce des dépenses de la phase 1 et de la phase 2 destinées à stimuler l'économie. En outre, le PIC visait notamment à aider le Canada à passer à une économie à faibles émissions de carbone⁵. Au moment de l'annonce du financement supplémentaire, le gouvernement a rebaptisé l'enveloppe de financement global du volet infrastructures « plan Investir dans le Canada » (PIC).

Il était prévu de dépenser au total 187,8 milliards de dollars dans les phases 1 et 2 et dans le cadre des projets de legs. La phase 1 prévoyait 14,4 milliards de dollars et la phase 2, 81,2 milliards de dollars. Les 92,2 milliards de dollars restants allaient aux projets de legs.

Le DPB a publié quatre rapports sur le PIC. Nos conclusions antérieures signalaient des lacunes dans le suivi des fonds fédéraux, des retards dans les dépenses prévues, une création d'emplois et une croissance économique plus faibles que prévu, et une augmentation des dépenses fédérales en partie neutralisée par la diminution des fonds provinciaux⁶.

Ce rapport s'appuie sur nos rapports précédents et examine les dépenses d'investissement par projet, avec des données qui couvrent la période allant jusqu'à l'exercice 2019-2020. Les sections suivantes réévaluent nos conclusions antérieures au moyen d'un ensemble de données mises à jour

sur les projets d'infrastructure du gouvernement fédéral des exercices 2016-2017 et 2019-2020.

Montant des dépenses et nombre de projets

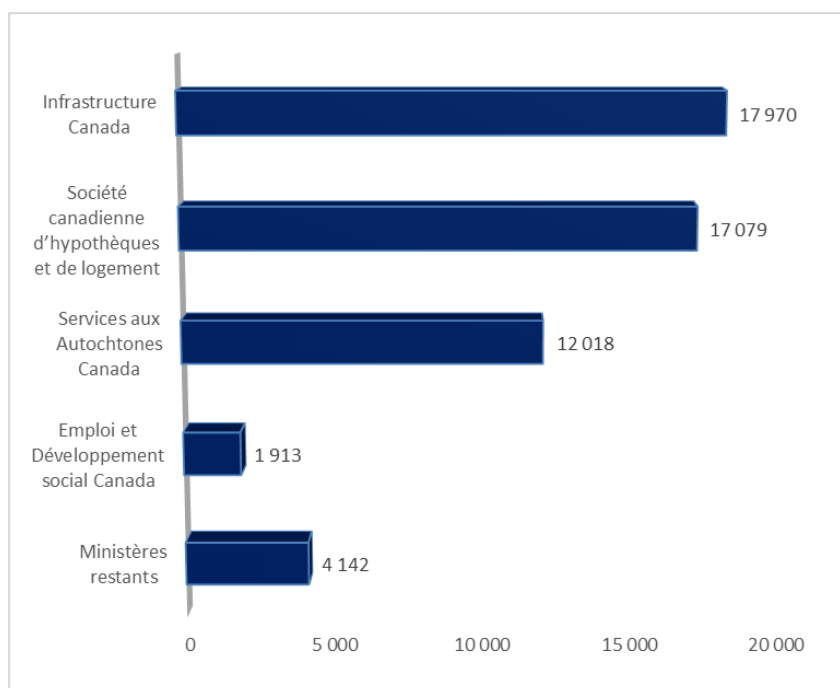
Afin de mettre à jour son ensemble de données existant sur les projets d'infrastructure du gouvernement fédéral, le DPB a travaillé avec des représentants d'Infrastructure Canada pour recueillir les données de 20 ministères et organismes⁷.

Le DPB a demandé des renseignements de base (par exemple, les dates de début et de fin des projets, les noms, les lieux, la contribution fédérale et le calendrier des flux de trésorerie). Cependant, la qualité des données relatives aux projets n'était pas uniforme d'un ministère et d'un organisme à l'autre. Par conséquent, dans certaines situations, le DPB a dû tirer des conclusions en ce qui concerne les dépenses annuelles prévues et réelles⁸. Une liste détaillée des données demandées figure à l'annexe A.

Les ministères et les organismes responsables du PIC ont fourni au DPB un ensemble de données de 33 112 entrées sur les projets lancés depuis 2016-2017. Infrastructure Canada a également indiqué au DPB qu'environ 20 556 projets sont financés par la SCHL et le FTE, et des données ventilées à ce sujet n'ont pas été fournies à temps pour ce rapport. L'annexe B fournit des détails supplémentaires sur les données de projet fournies au DPB. Après avoir pris en compte les hypothèses de l'annexe B sur les données reçues, et conjointement avec les 20 556 projets présentés, le DPB a comptabilisé au total 53 122 projets lancés depuis la création du PIC.

Comme le montre la figure 1-1, trois organisations fédérales sont responsables de plus de 80 % des projets enregistrés présentés au DPB. Il s'agit d'Infrastructure Canada, de la SCHL et de Services aux Autochtones Canada. Les 17 autres ministères et organismes fédéraux sont responsables des autres projets.

Figure 1-1 Total des projets présentés par ministère par projet



Sources : DPB et Infrastructure Canada.

Note : La figure 1-2 montre le nombre total de projets présentés au DPB, soit 53 122 projets.

L'ensemble de données relatives aux projets, soit 33 112 entrées, correspond à 66,9 milliards de dollars de dépenses fédérales affectées dans le cadre du PIC⁹. Sur ces dépenses affectées, 34,9 milliards ont été versés entre les exercices 2016-2017 et 2019-2020¹⁰. Comme nous l'avons indiqué précédemment, pour assurer une couverture complète de toutes les dépenses, le DPB a intégré les données supplémentaires plus agrégées fournies par Infrastructure Canada.

Selon les données disponibles et la modélisation effectuée par ses soins, le DPB a estimé à 51,1 milliards de dollars les dépenses totales des exercices 2016-2017 à 2019-2020 (tableau 1-1)¹¹. C'est 2 milliards de dollars de moins que les prévisions du gouvernement dans le budget de 2019.

Tableau 1-1

Le DPB prévoit des dépenses inférieures à celles annoncées dans le budget de 2019 (en millions de dollars)

	<u>Budget de 2019</u>	<u>Estimation du DPB</u>	<u>Différence</u>
2016-2017	10 643 \$	10 669 \$	26 \$
2017-2018	12 075 \$	12 039 \$	(36 \$)
2018-2019	14 340 \$	13 464 \$	(876 \$)
2019-2020	16 067 \$	14 944 \$	(1 123 \$)
Total	53 125 \$	51 116 \$	(2 009 \$)

Sources : DPB, Finances Canada et Infrastructure Canada.

Note : Les prévisions du DPB représentent son estimation des dépenses l'infrastructure en fonction des taux d'inutilisation de crédits historiques et des données disponibles.

Combien les provinces ont-elles investi?

Les infrastructures publiques du Canada étaient évaluées à 613 milliards de dollars en 2019. La même année, les investissements dans les infrastructures publiques s'élevaient à 61,9 milliards de dollars, les investissements publics représentant 68 % du total des investissements dans les infrastructures¹².

Bien que le PIC représente une augmentation considérable du niveau de soutien financier fédéral aux infrastructures publiques, il correspond à environ un cinquième de l'ensemble des investissements publics canadiens.

Les provinces et les municipalités sont responsables de la plupart de ces dépenses, en fonction des biens publics qu'elles possèdent. En 2016, le gouvernement fédéral déclarait posséder 2 % des infrastructures publiques du Canada, alors que les provinces déclaraient en posséder 35 % et les municipalités, 63 %, si l'on exclut les services de défense, les services de santé et les services éducatifs¹³.

Le PIC a notamment pour objectif stratégique de faire augmenter le niveau global des investissements dans les infrastructures publiques. C'est pourquoi la plupart des transferts fédéraux au titre des infrastructures prévoient un partage des coûts avec les gouvernements provinciaux et locaux. Certains programmes ciblent également les dépenses liées à de « nouveaux » projets qui, autrement, ne seraient pas entrepris¹⁴. Cet « effet d'accroissement » constitue un objectif stratégique important, car il fait en sorte que le niveau

global des dépenses d'investissement du secteur public augmente en raison des dépenses fédérales, plutôt que celles-ci soient neutralisées par une diminution des dépenses des autres ordres de gouvernement.

Dans ses rapports précédents, le DPB soulignait que, dans le cas des provinces, il y avait peu d'indications d'un effet d'accroissement¹⁵. Plus précisément, malgré le fait que certains projets aient sans doute nécessité un financement fédéral pour démarrer, les dépenses globales étaient généralement inchangées par rapport à leur tendance historique.

D'après les données provinciales mises à jour publiées au cours de la dernière année, cette tendance s'est poursuivie dans ces provinces. Les quatre plus grandes provinces (l'Alberta, la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec), qui représentent 90 % des dépenses d'investissement provinciales, ont maintenu leurs niveaux de dépenses, malgré l'augmentation des transferts fédéraux au titre des infrastructures (tableau 2-1)¹⁶.

Tableau 2-1 Les dépenses d'investissement des provinces ont augmenté depuis 2015-2016 (en millions de dollars)

	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	Total
Total des dépenses d'investissement	38 835 \$	38 978 \$	44 807 \$	44 074 \$	166 694 \$
Transferts fédéraux	2 057 \$	2 635 \$	3 417 \$	4 440 \$	12 550 \$
Dépenses d'investissement nettes	36 778 \$	36 343 \$	41 390 \$	39 634 \$	154 145 \$

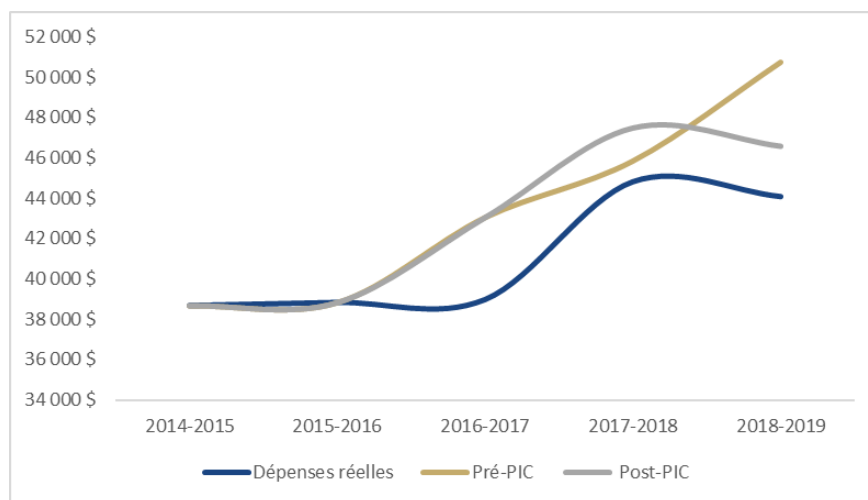
Sources : DPB, Comptes publics du Canada et budgets provinciaux.

Note : Les dépenses d'investissement nettes correspondent à la différence entre les dépenses d'investissement et les transferts fédéraux.

Comme le montre la figure 2-1, le niveau des dépenses d'investissement des provinces était inférieur de 6,7 milliards de dollars à l'indice de référence du DPB, si l'on prend les prévisions budgétaires, et inférieur de 2,5 milliards de dollars à la révision des comptes de capital. Cela tient dans une large mesure à la sous-utilisation des fonds par les gouvernements de l'Ontario, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Figure 2-1

Les dépenses d'investissement des provinces sont inférieures à l'indice de référence du DPB (en millions de dollars)



Sources : DPB, Comptes publics du Canada et budgets provinciaux.

Notes : L'indice de référence post-PIC du DPB pour les dépenses d'investissement des provinces n'est donné qu'à titre indicatif. L'incidence du PIC sur les dépenses d'investissement des provinces est évaluée en comparant les dépenses réelles à l'indice de référence pré-PIC du DPB.

Il n'est pas inhabituel de voir des crédits budgétaires inutilisés dans les programmes d'immobilisations provinciaux. Il semble toutefois que la tendance se soit encore accentuée. Il est difficile de savoir si cela tient à une réduction des dépenses provinciales due à l'augmentation des transferts fédéraux ou à d'autres facteurs. La combinaison de dépenses provinciales inférieures aux prévisions et de transferts fédéraux plus élevés a entraîné une réduction de la part des contributions des provinces aux dépenses d'investissement depuis le lancement du PIC.

En mai 2020, le gouvernement a segmenté le financement existant du PIC aux fins d'un nouveau volet de financement relatif à la COVID-19. Plus précisément, il a annoncé qu'il réserverait jusqu'à 10 % des 33,5 milliards de dollars de la composante provinciale et territoriale du PIC à de projets identifiés dans le cadre de ce volet. Pour ces projets provinciaux, le gouvernement fédéral augmentera sa part de financement de projet, tandis que les territoires recevront un financement allant jusqu'à 100 %¹⁷. De plus, le 1^{er} juin 2020, le gouvernement a annoncé que le financement de 2,2 milliards de dollars octroyé par le FTE serait accéléré pour les municipalités¹⁸.

Compte tenu des pressions financières importantes auxquelles les provinces et les municipalités font face, il est impossible de savoir si le financement

fédéral permettra de mobiliser de nouveaux fonds provinciaux et municipaux à moyen terme pour de nouveaux projets¹⁹.

Quelles sont les incidences économiques du PIC?

Comme nous l'avons indiqué précédemment, le PIC vise notamment à favoriser la croissance économique. Selon ses données de surveillance mises à jour, le DPB estime que, depuis le début de l'exercice 2019-2020, le PIC a fait augmenter le niveau du PIB de 0,74 % et permis, de manière générale, de créer 65 900 emplois ou 91 400 postes ETP en date de l'exercice 2019-2020.

Tableau 3-1 Incidences du PIC sur l'économie et l'emploi de 2016-2017 à 2019-2020

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Dépenses d'infrastructure (en millions de dollars)	10 669 \$	12 039 \$	13 464 \$	14 944 \$
PIB réel (%)	0,41	0,51	0,62	0,74
Emplois (en milliers)	20,5	38,8	52,2	65,9
Équivalents temps plein (en milliers)	31,4	56,1	73,8	91,4

Sources : DPB, budgets fédéraux et Infrastructure Canada.

Note : L'évolution des dépenses d'investissement repose sur les prévisions du DPB présentées au tableau 1-1. Ces chiffres reposent sur les prévisions du DPB et ne correspondent pas au crédit budgétaire inutilisé réel.

Dans ses précédents rapports, le DPB faisait remarquer que les incidences potentielles du PIC sur l'économie et la création d'emplois sont plus faibles que prévu. Le DPB a constaté que cela est principalement attribuable à des retards de mise en œuvre du programme²⁰.

Si les dépenses fédérales en matière d'infrastructure se font plus lentement que prévu, cela se traduira par des déficits inférieurs aux prévisions. L'examen des retards peut également permettre de déterminer si les dépenses d'infrastructure représentent un moyen d'action utile en matière de relance budgétaire à court terme.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, les calculs du DPB montrent que le gouvernement a dépensé 2 milliards de dollars de moins que prévu pour les infrastructures entre les exercices 2016-2017 et 2019-2020. Ces dépenses moindres ont entraîné une croissance plus faible du PIB et de la

création d'emplois. Le DPB estime que, par rapport aux dépenses prévues dans le budget de 2019, le PIB réel était inférieur de 0,03 % en 2018-2019 et de 0,04 % en 2019-2020. De même, le nombre d'ETP était inférieur de 2 200 en 2018-2019 et de 4 400 en 2019-2020.

Annexes

Annexe A : Demande de données

Le 12 février 2020, le DPB a demandé qu'on lui envoie le profil des dépenses d'investissement totales par projet pour tous les projets et programmes du PIC²¹. Le DPB a reçu des renseignements des 20 ministères et organismes qui ont reçu des fonds dans le cadre du PIC avant le 4 mai 2020²².

À partir des réponses reçues de la part des ministères et des organismes responsables de la prestation des programmes, le DPB a pu dresser un inventaire de 33 112 entrées au total.

Le DPB a demandé aux ministères les renseignements suivants :

- l'année;
- le ministère responsable de la prestation;
- le nom des programmes;
- le titre des projets;
- le moment auquel le programme ou le projet a été lancé;
- la province ou le territoire où le programme ou le projet a été mis en œuvre;
- le lieu où le programme ou le projet a été mis en œuvre;
- le total des coûts admissibles du projet ou du programme;
- le financement annoncé pour le projet ou le programme;
- le montant initial des fonds disponibles pour le projet ou le programme;
- la part fédérale approuvée pour le projet ou le programme;
- la part provinciale, la part municipale et les autres parts fédérales;
- les dates de début et de fin prévues et réelles;
- une brève description du projet ou du programme;
- le montant total versé;
- le montant total encore disponible aux fins de

- dépenses pour le projet ou le programme;
- la catégorie connexe de McKinsey.
- les demandes de remboursement présentées;
- si le projet ou le programme relevait de l'accord bilatéral;

Une demande modifiée demandait que les données soient fournies selon un profil financier. Ces données n'ont pas été fournies à temps pour ce rapport. Parmi les données fournies, certains ministères ont fourni des données par projet avec des renseignements complets, alors que d'autres ministères et organismes n'ont pu fournir des renseignements que par programme. Les données incohérentes de ce rapport concernent le financement manquant pour des projets, l'exclusion du financement de programmes et des données incomplètes sur des projets, notamment en ce qui concerne les lieux, les dates de début et de fin et le financement prévu.

Annexe B : Répartition des projets

À partir des réponses fournies par les ministères et organismes responsables de la prestation des programmes, le DPB a pu dresser un inventaire de 33 112 entrées au total.

Dans certains cas, les données présentées par les ministères n'étaient pas uniformes et les données sur les dépenses de programme n'étaient pas complètes. À la suite d'une discussion avec Infrastructure Canada, le DPB est parti du principe que chaque entrée avec un financement versé représente un projet particulier. Cela a été supposé vrai, indépendamment des renseignements manquants ou des projets susceptibles de se répéter au cours de différentes périodes. Le DPB a supposé que les entrées sans fonds versés et les renseignements incomplets correspondaient à des projets à venir. Dans son estimation du nombre total de projets, il a exclu tous les projets qui n'avaient pas été lancés à la fin de l'exercice 2019-2020.

Après avoir soustrait les dépenses de projet futures et les projets explicitement identifiés comme étant « non répartis », la liste des projets est réduite à 32 566.

Toutefois, cette liste n'est pas exhaustive. Lors de la communication avec Infrastructure Canada, 20 556 projets supplémentaires attribuables au FTE et à la SCHL ont été recensés (le FTE réalise environ 4 000 projets par an, soit environ 12 000 projets depuis la création du PIC). La SCHL comptait 8 556 projets supplémentaires pour la même période. Une liste détaillée des projets attribuables au FTE a été fournie le 5 juin 2020, soit après la fin de

notre analyse. D'après la liste fournie, 12 297 de ces projets ont été identifiés comme ayant reçu un financement entre 2016-2017 et 2018-2019²³. Une analyse détaillée, projet par projet, pour le FTE n'a pas été incluse dans ce rapport.

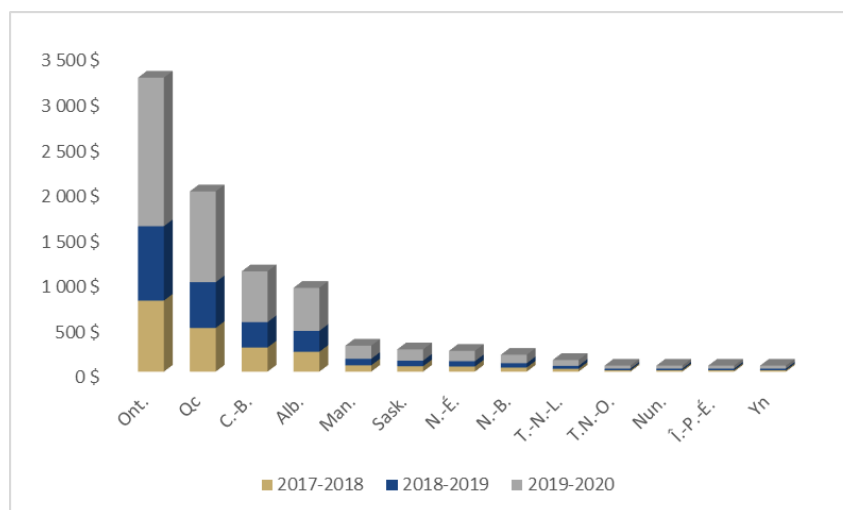
Annexe C : Transferts fédéraux aux municipalités

Le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) a été créé en 2005 afin de fournir directement aux municipalités un financement prévisible et fiable²⁴. Depuis l'exercice 2016-2017, le FTE rapporte 2 milliards de dollars par an aux municipalités, montant indexé de 2 % par année, pour soutenir des projets d'infrastructure.

Le budget de 2019 prévoyait un transfert ponctuel de 2,2 milliards de dollars par l'intermédiaire du FTE fédéral pour répondre aux priorités à court terme des municipalités et des collectivités des Premières Nations.

Figure C-1

Flux cumulé du Fonds de la taxe sur l'essence vers chaque province (en millions de dollars)



Sources : DPB et Infrastructure Canada.

Les municipalités peuvent mettre en commun leurs ressources, faire des opérations bancaires et contracter des emprunts sur la base du FTE, qui leur fournit des liquidités supplémentaires pour financer des projets d'infrastructure.

Par exemple, Toronto a reçu 167,4 millions de dollars de financement du FTE en 2018 et un total de 1,8 milliard de dollars depuis 2005. Ces fonds lui ont permis de mobiliser plus de 4 milliards de dollars d'investissements depuis

2005. Dans l'ensemble, le transfert annuel permanent représente en moyenne 4,9 % du budget d'investissement annuel de la ville²⁵.

Si l'on examine les dépenses municipales totales de Toronto, Montréal, Calgary, Ottawa et Edmonton, on constate que les dépenses totales consacrées aux immobilisations ont considérablement augmenté depuis le lancement du PIC.

Tableau C-1 **Dépenses municipales en matière d'infrastructures (en millions de dollars)**

	2014	2015	2016	2017	2018
Toronto	2 486 \$	2 885 \$	2 588 \$	3 043 \$	3 530 \$
Montréal	1 123 \$	1 798 \$	1 851 \$	2 523 \$	2 912 \$
Calgary	1 024 \$	1 051 \$	1 416 \$	1 344 \$	1 271 \$
Ottawa	742 \$	745 \$	911 \$	974 \$	670 \$
Edmonton	954 \$	988 \$	1 114 \$	1 138 \$	1 290 \$
Total	6 328 \$	7 467 \$	7 879 \$	9 023 \$	9 673 \$

Ces municipalités ont investi plus de capitaux que prévu au départ, ce qui montre que le financement fédéral a permis d'obtenir des fonds municipaux supplémentaires pour les infrastructures.

Notes

1. https://www.pbo-dpb.gc.ca/web/default/files/Documents/Info%20Requests/2020/IR0451_INFC_IICP_new_projects_program_funding_response_ltr_f.pdf
2. La réponse à la demande de renseignements, datée du 27 février 2020 et demandant que les données soient fournies selon un profil financier, n'avait pas été reçue au moment de la production de ce document. Les données incohérentes concernent le financement de projet manquant, l'exclusion du financement de programme, l'exclusion du financement des legs et les données de projet incomplètes, c'est-à-dire où manquent notamment les dates de début et de fin et le financement prévu.
3. Le DPB a reçu une liste de projets financés dans le cadre du FTE le 5 juin 2020, soit après la fin de son analyse. Des données agrégées sur le FTE ont été fournies au DPB en réponse à la demande de renseignements initiale et elles ont été incluses dans son analyse.
4. La première phase porte sur la réparation et l'amélioration du réseau de transport en commun essentiel, l'investissement dans les réseaux d'aqueduc et d'égouts, ainsi que la construction et la réparation de logements abordables. La deuxième phase est axée sur l'investissement dans des projets de petite et de grande envergure qui permettront de bâtir l'économie.
5. <https://www.budget.gc.ca/2016/home-accueil-fr.html>
6. Une liste complète des rapports est disponible sur le site web du DPB. Les rapports les plus récents sont les suivants :
[Mise à jour sur l'infrastructure : Investissements dans les territoires](#), avril 2019; [Mise à jour sur l'infrastructure : Investissements dans les provinces et les municipalités – Révisé : Tableau 3-1](#), mars 2019; [Rapport d'étape sur la phase 1 du nouveau plan en matière d'infrastructure](#), mars 2018; [Rapport d'étape sur la phase 1 du plan Investir dans le Canada](#), août 2018.
7. https://www.pbo-dpb.gc.ca/web/default/files/Documents/Info%20Requests/2020/IR0451_IC_II_CP_new_projects_program_funding_ltr_f.pdf
8. Les données incohérentes concernent le financement de projet manquant, l'exclusion du financement de programme, l'exclusion du financement des legs et les données de projet incomplètes, c'est-à-dire où manquent notamment les dates de début et de fin et le financement prévu.
9. Les 66,9 milliards de dollars de fonds fédéraux affectés à des dépenses comprennent les dépenses de projet futures et le financement non réparti. Comme nous l'avons déjà mentionné, pour assurer une couverture complète de toutes les dépenses, le DPB a intégré les données supplémentaires plus agrégées fournies par Infrastructure Canada. Certains de ces programmes n'étaient pas inclus dans les 33 112 entrées.
10. Sur le montant total de 34,9 milliards de dollars de dépenses enregistrées fournies au DPB, 15,7 milliards peuvent être attribués aux phases 1 et 2.

11. Compte tenu des données fournies par Infrastructure Canada, le DPB estime à 15,7 milliards de dollars les dépenses de projet totales jusqu'à présent, en excluant les projets de legs d'Infrastructure Canada. Les dépenses ventilées par année n'ont pas été fournies. Par conséquent, nous avons estimé le profil des dépenses pour les exercices 2018-2019 et 2019-2020 en utilisant les prévisions du DPB relatives aux infrastructures.

Nous avons séparé les types de financement accordés dans le cadre du PIC en phase 1, phase 2 et projets de legs. Nous avons supposé que les transferts fédéraux aux provinces et aux municipalités seraient effectués intégralement chaque année. Par conséquent, les variations des dépenses sont attribuées aux phases 1 et 2 ainsi qu'aux projets de legs après avoir soustrait les transferts fédéraux. Un taux d'inutilisation implicite a été présumé selon les reports de fonds historiques. Des ajustements ont été apportés à partir des données reçues.

12. Statistique Canada. Tableau 36-10-0608-01 – Compte économique d'infrastructure, investissement et stock net par actif, par industrie et par fonction de l'actif (x 1 000 000).
13. Statistique Canada. Tableau 36-10-0608-01 — Compte économique d'infrastructure, investissement et stock net par actif, par industrie et par fonction de l'actif (x 1 000 000). Les ratios sont pris comme étant la part du stock net de fin d'année géométrique fédérale, à l'exclusion des services de santé et de la défense, la part provinciale excluant les services de santé et les services éducatifs et la part municipale excluant les services éducatifs.
14. <https://www.infrastructure.gc.ca/prog/programs-infc-summary-fra.html>.
15. Pour plus de détails sur le calcul de l'indice de référence, voir : https://www.pbo-dpb.gc.ca/fr/blog/news/Infrastructure_investments_provinces_municipalities%20Revised%3A%20Table%203-1
16. L'augmentation des dépenses d'investissement totales au cours des exercices 2017-2018 et 2018-2019 est largement attribuable à l'Ontario.
17. <https://cmckenna.liberal.ca/fr/news-nouvelles/tous-ensemble-et-separement-mise-a-jour-du-covid19-numero-11/>
18. <https://pm.gc.ca/fr/nouvelles/communiqués/2020/06/01/premier-ministre-annonce-du-soutien-aider-les-communautes-creeer>
19. Les municipalités ne sont pas autorisées à accumuler des déficits pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement. Elles peuvent généralement enregistrer des déficits pour couvrir des dépenses d'investissement, mais elles devraient avoir moins de marge de manœuvre pour dépenser.
20. https://www.pbo-dpb.gc.ca/web/default/files/Documents/Reports/2018/Infrastructure%20update/Phase%201%20June%20update_FINAL_FRE.pdf
21. https://www.pbo-dpb.gc.ca/web/default/files/Documents/Info%20Requests/2020/IR0451_IC_II_CP_new_projects_program_funding_ltr_f.pdf
22. Les ministères et organismes suivants ont reçu un financement : la Banque de l'infrastructure du Canada, la Société canadienne d'hypothèques et de

logement, le ministère du Patrimoine canadien, Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, Emploi et Développement social Canada, Environnement et Changement climatique Canada, Santé Canada, Services aux Autochtones Canada, Infrastructure Canada, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, Ressources naturelles Canada, l'Agence Parcs Canada, l'Agence de la santé publique du Canada, Transports Canada, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'Agence canadienne de développement économique du Nord, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario et l'Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario.

23. La liste exclut le Québec, car aucune donnée de projet utilisable n'a été reçue dans le cadre du FTE renouvelé pour cette province.
24. https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201605_01_f_41380.html
25. 2018 Annual Expenditure Report (Rapport annuel sur les dépenses 2018), <https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/city-administration/city-managers-office/intergovernmental-affairs/federal-gas-tax-fund/> [en anglais seulement].