

**PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE
DANS LES PROVINCES – 1994 À 2004**

**Emmanuel Preville
Division de l'économie**

Le 29 décembre 2004

Le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, elle assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

**THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
APERÇU.....	1
LE PROGRAMME DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE CANADA	4
A. Description.....	4
B. Ententes	4
1. Le Québec	5
2. Les autres provinces.....	5
C. Bilan	5
LE PROGRAMME INFRASTRUCTURES CANADA	7
A. Description.....	7
B. Ententes	9
1. Le Québec	10
2. Les autres provinces.....	11
C. Bilan au 31 mars 2003.....	11
LE FONDS CANADIEN SUR L'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE	12
LE FONDS SUR L'INFRASTRUCTURE FRONTALIÈRE	15
FONDS VERT DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS.....	16
PROGRAMME STRATÉGIQUE D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	16
PROGRAMME ESPACES CULTURELS CANADA	18
PROGRAMME DES ROUTES UTILISÉES POUR LE TRANSPORT DU GRAIN DES PRAIRIES.....	18
PROGRAMME DE LOGEMENT ABORDABLE	20
FONDS SUR L'INFRASTRUCTURE MUNICIPALE RURALE	21



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE DANS LES PROVINCES – 1994 À 2004

APERÇU

Au Canada, la mise en place et l'entretien des infrastructures locales relèvent principalement des provinces et des municipalités⁽¹⁾. Cette tâche nécessite d'importantes dépenses en capital : entre 1984 et 1994, par exemple, les sommes engagées annuellement par les municipalités pour la construction et la réfection de l'infrastructure se sont élevées à 5,6 milliards de dollars en moyenne⁽²⁾.

Le gouvernement fédéral a depuis toujours fourni une aide financière occasionnelle aux provinces et aux municipalités, sous la forme de prêts, de transferts de fonds inconditionnels (subventions) ou de paiements conditionnels (contributions), afin d'appuyer l'investissement dans les infrastructures locales (voir le tableau 1).

Depuis 1994, le fédéral a investi plus de 12 milliards de dollars dans les projets d'infrastructure, ce qui a porté à 30 milliards de dollars au total les investissements de tous les partenaires.

De 1994 à 1999, le Programme travaux d'infrastructure Canada (PTIC) a généralement répondu aux besoins dans des domaines tels que l'eau, les égouts, les routes et les ponts, ainsi qu'aux besoins en immeubles éducatifs, communautaires, municipaux et autres. Le montant total de ce premier programme s'élevait à 2,4 milliards de dollars (voir le tableau 2).

-
- (1) Le présent document reprend en grande mesure des informations présentées sur divers sites Web reliés à l'infrastructure au Canada (voir dans le texte), notamment celui d'Infrastructure Canada, pour les adapter aux besoins de la présentation. Les tableaux proviennent des sources données, avec les adaptations nécessaires.
 - (2) Bureau du vérificateur général du Canada, « Le programme Travaux d'infrastructure Canada – Les leçons apprises », 1996.

Tableau 1 :
Liste sélective des programmes fédéraux touchant
le développement des infrastructures locales, 1938-1986

Période	Programme	Forme d'aide financière fédérale
1938-1949	<i>Loi sur l'aide aux améliorations municipales</i>	un maximum de 30 M\$ ⁽³⁾ en <i>prêts</i> , dont 7 M\$ versés
1958-1968	Programmes d'encouragement des travaux d'hivers dans les municipalités	267 M\$ versés aux municipalités, dont 50 p. 100 pour les frais salariaux directs
1961-1974	Programme de traitement des eaux usées	979 M\$ en <i>prêts</i> et 131 M \$ en <i>subventions</i>
1963-1966	<i>Loi sur le développement et les prêts municipaux</i>	environ 397 M\$ en <i>prêts</i>
1973-1979	Projet d'amélioration des quartiers	100 M\$ en <i>prêts</i> et 200 M\$ en <i>subventions</i>
1975-1978	Programme d'infrastructure municipale	plus de 1 000 M\$ en <i>prêts</i> et 395 M\$ en <i>subventions</i>
1979-1984	Programme de contribution aux services communautaires	400 M\$ en <i>subventions</i>
1982-1986	Programme de subvention et de contribution à la création d'emplois	205 M\$ en <i>prêts</i> et en <i>contributions</i>

Source : Bureau du vérificateur général, 1996.

Le Programme infrastructures Canada (PIC) a succédé au PTIC dans le budget de 2000. Il est en vigueur pour la période 2000-2007 et met l'accent sur l'infrastructure municipale « verte » et cible des projets locaux plus petits, principalement les systèmes d'épuration de l'eau et de traitement des eaux usées. Une formule de répartition fixe pour les provinces et les territoires a été mise en place. Le montant total associé à cette deuxième entente s'élève à 2,05 milliards de dollars (voir le tableau 2).

Le budget de 2001 a établi le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF). Le FCIS a été établi en vertu de la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, afin de financer des projets d'infrastructure stratégique de grande envergure fondés sur les priorités fédérales et de favoriser, lorsqu'il y a lieu, les partenariats entre le secteur public et le secteur privé. Le FIF appuie les investissements qui atténuent la congestion et accroissent la capacité aux principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. Par la suite, le budget de 2003 est venu ajouter un peu plus de trois milliards de dollars au financement courant, y compris le nouveau Fonds sur l'infrastructure municipale rurale. Les investissements fédéraux dans l'infrastructure autres que

(3) Les symboles M\$ et G\$ (utilisé plus loin) signifient respectivement « millions » et « milliards » de dollars.

ceux effectués en vertu du FCIS et du FIF sont aussi présentés dans le tableau 2. Le montant total associé à ces différents fonds et programmes s'élève à 7,705 milliards de dollars.

Tableau 2 :
Dépenses fédérales d'infrastructures au Canada, 1994 à 2004

Programme	Financement fédéral	Période de financement	Ministère/organisme
Programme des travaux d'infrastructure du Canada (PTIC)	2,43 G\$	1994-1999	Infrastructure
Programme infrastructures Canada (PIC) (http://www.infrastructure.gc.ca/icp/index_f.shtml?menu6)	2,05 G\$	2000-2007	Infrastructure, organismes de développement régional, Industrie Canada et AINC
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) (http://www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu5)	2 G\$	2002-	Infrastructure
Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) (http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu4)	600 M\$	2002-2007	Infrastructure
Fonds vert de la Fédération canadienne des municipalités (http://kn.fcm.ca/ev.php?URL_ID=1&URL_DO=do_root&URL_SECTION=201&reload=1121700403)	250 M\$	2000-	Environnement/RNCan
Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) (http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm)	600 M\$	2002-2007	Transports
Programme Espaces culturels Canada (http://www.pch.gc.ca/progs/ecc-csp/index_f.cfm)	80 M\$	2001-2004	Patrimoine canadien
Programme des routes utilisées pour le transport du grain des Prairies (PRTGP) (http://www.agr.gc.ca/pfra/pgrp_f.htm)	175 M\$	2001-2006	Agriculture
Programme de logement abordable (http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/presse/commu/commu_006.cfm)	680 M\$	2002-2007	SCHL
Financement annoncé dans le budget de 2003 (Augmentation FCIS, Logement abordable...)	2,32 G\$	2004-	Infrastructure, SCHL
Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)	1 G\$	2004-	Infrastructure
Total	12,2 G\$		

Source : Infrastructure Canada.

LE PROGRAMME DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE CANADA

A. Description

Le PTIC a été adopté en 1994 pour faciliter l'entretien et le développement des infrastructures⁽⁴⁾ dans les communautés locales. Il devait durer deux ans et les déboursements devaient s'étaler sur trois ans. Le gouvernement fédéral a fourni jusqu'à deux milliards de dollars pendant cette période, les gouvernements provinciaux et municipaux versant quatre milliards de dollars en contrepartie. Le budget fédéral de 1995 a reconduit le programme jusqu'en 1998-1999, mais sans financement additionnel.

Sous le régime du PTIC, le paiement des fonds fédéraux dépendait du rendement et de la conformité aux exigences du programme, lesquelles comprenaient l'atteinte des objectifs du programme et l'obligation de rendre compte des dépenses engagées.

B. Régime d'ententes

Les ententes fédérales-provinciales établissaient le cadre de mise en œuvre du programme. Au début de 1994, le gouvernement fédéral a conclu une entente officielle avec chaque province et chaque territoire pour mettre en œuvre le PTIC. Aux termes de ces ententes, il assumait environ un tiers des frais admissibles des projets approuvés, les deux tiers restants devant provenir des gouvernements provinciaux et locaux.

Les ententes précisaient, entre autres, les objectifs poursuivis, les critères de sélection des projets et les responsabilités financières des parties. C'était la première fois qu'un cadre de mise en œuvre de ce genre était adopté pour une initiative d'infrastructures majeures de la part du gouvernement fédéral. Les ententes entre le fédéral et les provinces ont été complétées par une série d'ententes particulières conclues entre les provinces et les promoteurs. Ces ententes sont propres à chaque projet et traitent de questions telles que les propositions de projets, les frais admissibles, les limites de contribution, la passation des contrats et l'exécution des projets.

(4) Au sens du PTIC, « infrastructure » s'entend de tout bien corporel immobilisé au Canada et nécessaire à la prestation d'un service public.

1. Le Québec

L'Entente Canada-Québec Programme d'infrastructures a été signée le 7 février 1994. Le montant total accordé pour les travaux, y compris la participation financière des municipalités et l'aide financière des gouvernements du Québec et du Canada, devait être réparti de la façon suivante entre les quatre volets du programme, les montants non octroyés dans un volet pouvant être réalloués à d'autres volets :

- *Volet I : 960 millions de dollars* – Réfection, agrandissement et construction d'infrastructure; municipalité de 5 000 habitants et plus.
- *Volet II : 290 millions de dollars* – Réfection, agrandissement et construction d'infrastructure; municipalité de moins de 5 000 habitants.
- *Volet III : 25 millions de dollars* – Expérimentation de nouvelles technologies.
- *Volet IV : 300 millions de dollars* – Grands projets à incidence urbaine.

2. Les autres provinces

Contrairement au Québec, les autres provinces ont signé des ententes plus générales avec le gouvernement fédéral. Ces ententes ne comportent ni ventilation par volet, ni volets spéciaux, ni plan annuel détaillant les dépenses pour chacune des périodes. Elles portent sur les montants totaux des travaux, y compris la participation financière des municipalités et l'aide financière des gouvernements des provinciaux et fédéral. Chacune des ententes s'appuie sur deux objectifs globaux, soit :

- renouveler et améliorer les infrastructures qui sont nécessaires à la prestation d'un service public, en particulier dans les communautés locales;
- créer rapidement et efficacement des emplois.

C. Bilan

Les ressources financières du PTIC ont été réparties entre les provinces, les territoires et les Premières nations sur la base de leur population et du chômage, ces deux facteurs ayant une importance égale. L'information recueillie atteste qu'au 31 août 1998, 98,9 p. 100 des fonds du PTIC (2,413 milliards de dollars; voir le tableau 3) avaient été alloués. L'Ontario, par exemple, a touché 98,9 p. 100 des fonds qui lui étaient réservés, soit 36,3 p. 100 des fonds totaux

octroyés sous le programme, ce qui a permis de créer environ 41 024 emplois dans la province pendant la durée du programme. Pour sa part, le Québec a touché 99,3 p. 100 des fonds qui lui étaient réservés, soit 26,5 p. 100 des fonds totaux octroyés dans le cadre du programme, ce qui a permis la création d'environ 38 421 emplois dans la province pendant la durée du programme.

Tableau 3 :
Programme Travaux d'infrastructure Canada

Province/Territoire	Nombre de projets	Coûts admissibles (en milliers \$)	Contribution fédérale (en milliers \$)	Pourcentage de l'allocation reçue	Nombre d'emplois créés
Colombie-Britannique	599	836 497	276 802	11,5	12 745
Alberta	2 089	677 337	207 471	8,6	11 051
Saskatchewan	2 053	358 759	69 294	2,9	6 366
Manitoba	608	301 616	81 945	3,4	5 078
Ontario	6 294	2 885 912	875 390	36,3	41 024
Québec	3 247	2 413 751	638 398	26,5	38 421
Nouveau-Brunswick	383	194 811	62 178	2,6	3 552
Nouvelle-Écosse	489	277 789	83 126	3,4	5 048
Île-du-Prince-Édouard	179	48 876	14 313	0,6	934
Terre-Neuve	372	178 768	59 518	2,5	2 904
Territoires du Nord-Ouest	202	21 185	5 518	0,2	338
Yukon	45	10 920	2 597	0,1	174
Premières nations	417	115 837	36 326	1,5	1 874
TOTAL	16 977	8 322 057	2 412 876	100,0	129 508

Source : Travaux d'infrastructure Canada, septembre-octobre 1998, vol. 1, n° 11.

En termes absolus, l'Ontario et le Québec sont donc les deux provinces qui ont bénéficié le plus du PTIC. Cela reflète le poids de leur population totale à l'intérieur du Canada.

Par contre, comme l'indique le tableau 4 sur les dépenses par habitant du PTIC et le chômage pour chacune des provinces, les provinces de l'Atlantique sont aux premiers rangs des contributions reçues, en termes relatifs, ce qui tend à refléter le taux de chômage plus élevé dans ces provinces.

Tableau 4 :
Dépenses du PTIC par habitant et taux de chômage, moyenne 1994-1998

Provinces	Dépenses par habitant	Chômage
	\$	%
Terre-Neuve	106,18	18,84
Île-du-Prince-Édouard	105,49	15,22
Nouvelle-Écosse	89,27	12,10
Nouveau-Brunswick	82,61	12,02
Québec	87,82	11,46
Ontario	78,82	8,58
Manitoba	72,36	7,00
Saskatchewan	68,07	6,32
Alberta	74,26	6,96
Colombie-Britannique	71,69	8,66

Source : Statistique Canada.

LE PROGRAMME INFRASTRUCTURES CANADA

A. Description

Le PIC, qui a succédé au PTIC dans le budget 2000, est en vigueur pour la période 2000-2007 et a pour but d'améliorer les infrastructures municipales, urbaines et rurales au Canada. Il met l'accent sur l'infrastructure municipale « verte » et cible des projets locaux plus modestes, principalement les systèmes d'épuration de l'eau et de traitement des eaux usées, les routes et les autoroutes. De fait, son grand objectif est d'améliorer la qualité de vie des Canadiens grâce à des investissements qui :

- augmentent la qualité de l'environnement au Canada;;
- soutiennent la croissance économique à long terme;
- améliorent les infrastructures communautaires;
- bâtissent les infrastructures du XXI^e siècle en adoptant les meilleures technologies, de nouvelles approches et les meilleures pratiques.

Le montant total affecté au PIC s'élève à 2,05 milliards de dollars, soit 1,975 milliard de dollars pour le programme de financement et le reste pour les coûts administratifs. Une formule de répartition fixe pour les provinces et les territoires a été mise en place, selon laquelle le montant attribué à une province ou à un territoire est calculé en fonction

de sa part du chômage canadien total et de sa part de la population canadienne totale⁽⁵⁾. Les ententes fédérales-provinciales prévoient une allocation des ressources entre les infrastructures municipales « vertes » et rurales (deux catégories qui peuvent se recouper) qui varie selon les provinces (voir le tableau 5).

Tableau 5 :
Allocation des fonds du Programme infrastructures Canada, 2000-2007

Province/Territoire	Contribution fédérale* (en milliers \$)	Pourcentage des fonds	Vertes (%)	Rurales (%)
Colombie-Britannique	268 548	13,6	75	16
Alberta	171 028	8,7	40	26
Saskatchewan	56 711	2,9	50	50
Manitoba	60 918	3,1	20	33
Ontario	680 723	34,5	40	15
Québec	515 508	26,1	40	20
Nouveau-Brunswick	54 445	2,8	70	40
Nouvelle-Écosse	65 282	3,3	60	39
Île-du-Prince-Édouard	12 802	0,6	60	46
Terre-Neuve-et-Labrador	51 246	2,6	60	56
Territoires du Nord-Ouest	3 045	0,2	90	55
Yukon	2 488	0,1	60	29
Nunavut	2 000	0,1	80	100
Premières nations	31 125	1,6	50	s.o.
TOTAL	1 975 869	100,0		

Source : Infrastructure Canada

* N'inclut pas les frais d'administration.

En termes absolus, l'Ontario et le Québec sont les deux provinces qui bénéficieront le plus du PIC. Cela reflète le poids de leur population à l'intérieur du Canada.

Par contre, comme l'indique le tableau 6 sur les dépenses par habitant du PIC et le chômage pour chacune des provinces, les provinces de l'Atlantique sont aux premiers rangs des contributions reçues, en termes relatifs, ce qui, comme dans le cas du PTIC, tend à refléter le taux de chômage plus élevé dans ces provinces.

(5) Par exemple, une région qui compte 10 p. 100 de la population totale du Canada et 12 p. 100 du nombre total de Canadiens sans emploi recevra 11 p. 100 de l'ensemble des fonds, selon la formule $(10 \text{ p. } 100 + 12 \text{ p. } 100) \div 2 = 11 \text{ p. } 100$.

Tableau 6 :
Dépenses du PIC par habitant et taux de chômage, moyenne 2000-2007*

Provinces	Dépenses par habitant	Chômage
	\$	%
Terre-Neuve-et-Labrador	96,43	16,90
Île-du-Prince-Édouard	90,83	10,04
Nouvelle-Écosse	68,85	9,70
Nouveau-Brunswick	71,81	12,10
Québec	69,29	8,60
Ontario	55,50	7,10
Manitoba	52,68	5,20
Saskatchewan	55,39	5,70
Alberta	54,69	5,30
Colombie-Britannique	62,75	8,50

Source : Statistique Canada.

* La population dans le calcul des dépenses par habitant est une moyenne des prévisions de Statistique Canada et le taux chômage utilisé est celui de l'année 2002.

B. Régime d'ententes

La mise en œuvre courante du programme dans chaque province et territoire est assurée par les organismes de développement régional⁽⁶⁾ et par les ministères et agences chargés de leur mise en œuvre. Dans chaque administration, le PIC est régi par un accord fédéral-provincial ou fédéral-territorial distinct.

Les ententes fédérales-provinciales prévoient une ventilation des dépenses par année. La contribution totale du fédéral dans le cadre des ententes est calculée provisoirement (voir le tableau 7).

(6) Les organismes de développement régional sont : l'Agence de promotion économique du Canada atlantique en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador; Développement économique du Canada pour les régions du Québec au Québec; Industrie Canada en Ontario; Diversification de l'économie de l'Ouest Canada en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba; Affaires indiennes et du Nord Canada au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut.

Tableau 7 :
Allocation provisoire des dépenses fédérales au titre du Programme d'infrastructures, 2000-2006

(milliers \$)									
Exercice	Terre-Neuve-et-Labrador	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Écosse	Île-du-Prince-Édouard	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Colombie-Britannique
2000-2001	2 261	2 403	2 881	565	22 749	30 040	2 668	2 503	11 851
2001-2002	8 589	9 126	10 942	2 146	86 405	114 097	10 211	9 505	45 012
2002-2003	9 943	10 564	12 667	2 484	100 023	132 080	11 820	11 003	52 106
2003-2004	9 990	10 614	12 726	2 496	100 493	132 700	11 875	11 055	52 351
2004-2005	10 236	10 875	13 040	2 557	102 971	135 972	12 168	11 328	53 642
2005-2006	10 227	10 863	13 026	2 554	102 867	135 834	12 156	11 317	53 586
TOTAL	51 246	54 445	65 282	12 802	515 508	680 723	60 898	56 711	268 548

Source : Infrastructure Canada, Ententes.

1. Le Québec

L'Entente Canada-Québec relative au PIC⁽⁷⁾ a été conclue le 20 octobre 2000 et comprend trois volets. L'enveloppe budgétaire totale (fédéral et province) des travaux prévus admissibles dans le cadre de l'Entente s'élève à 1,536 milliard de dollars, répartis de la façon suivante :

- *Volet I – Infrastructures pour l'eau potable et les eaux usées : 615 millions de dollars* – La priorité va aux infrastructures municipales « vertes », auxquelles 40 p. 100 des fonds de l'entente seront destinés.
- *Volet II – Infrastructures locales de transport : 615 millions de dollars* – L'entente précise que 40 p. 100 des fonds seront consacrés à des projets dans ce secteur d'activités.
- *Volet III – Projets à incidences économiques, urbaines ou régionales: 306 millions de dollars* – Ces projets comprennent notamment la culture et les loisirs, le tourisme, les télécommunications dans les régions rurales et éloignées, et le logement à prix abordable.

Le Québec s'est vu accorder 26,1 p. 100 des fonds disponibles du PIC, soit 515,5 millions de dollars, hormis les frais d'administration (voir le tableau 8). La part du fédéral s'élève à environ un tiers de l'enveloppe budgétaire convenue, et l'entente prévoit la ventilation annuelle indiquée au tableau 8.

(7) On peut consulter la liste des ententes sur le site Web d'Infrastructure Canada (http://www.infrastructure.gc.ca/icp/partners/provinces_f.shtml).

Tableau 8 :
Prévision du profil de dépenses provenant
du gouvernement fédéral, 20 octobre 2000

Exercice	Montant prévu (en milliers \$)
2000-2001	22 749
2001-2002	86 405
2002-2003	100 023
2003-2004	100 493
2004-2005	102 971
2005-2006	102 867
Total	515 508

Source : Document de l'Entente Canada-Québec relative au programme d'infrastructures conclue le 20 octobre 2000.

2. Les autres provinces

Contrairement au Québec, les autres provinces ont signé des ententes plus générales avec le gouvernement fédéral. Ces ententes ne comprennent ni volets spéciaux ni plan annuel détaillant les dépenses pour chacune des périodes. Elles portent sur les montants totaux des travaux, y compris la participation financière des municipalités et l'aide financière des gouvernements des provinces et du fédéral, et s'appuient sur les grands objectifs du PIC.

C. Bilan au 31 mars 2003

Le tableau 9 résume le programme au 31 mars 2003 et montre que les montants annuels versés ne suivent pas nécessairement les prévisions, puisqu'ils sont liés aux fluctuations du nombre de demandes et de projets approuvés. Par exemple, l'Île-du-Prince-Édouard avait reçu pour 11 millions de dollars de contributions fédérales approuvées, soit environ 85 p. 100 du PIC qui lui est réservé, alors que la Colombie-Britannique avait touché 145 milliards de dollars ou 54 p. 100 du montant réservé.

Tableau 9 :
Programme infrastructures Canada, 31 mars 2003

Administration	Total des fonds fédéraux répartis (en millions de dollars)	Nombre de projets approuvés au 31 mars 2003	Contribution fédérale approuvée au 31 mars 2003 (en millions de dollars)	Dépenses fédérales en 2002-2003 (en millions de dollars)	Dépenses fédérales au cours des exercices précédents (en millions de dollars)
Colombie-Britannique	269	126	145	1,6	0,5
Alberta	171	489	119	19,2	5,5
Saskatchewan	57	269	40	10,9	11,4
Manitoba	61	121	50	16,2	3,9
Ontario	681	422	520	127,5	1,8
Québec	516	783	313	36,7	16,1
Nouveau-Brunswick	54	65	33	14,0	3,0
Nouvelle-Écosse	65	95	47	13,0	5,0
Île-du-Prince-Édouard	13	58	11	3,0	4,0
Terre-Neuve-et-Labrador	51	255	26	9,0	3,0
Territoires du Nord-Ouest	3	6	2	1,9	0
Yukon	2	9	2	0,5	0,3
Nunavut	2	4	1	1,0	0
Premières nations	31	74	17	11,3	1,5
Total	1 976	2 776	1 326	265,8	56,0

Source : Infrastructure Canada, Rapport sur le rendement, 2003.

LE FONDS CANADIEN SUR L'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE

Certains projets d'infrastructure de grande envergure au pays dépassent les capacités des programmes mentionnés jusqu'ici. Le budget de 2001 a donc créé le FCIS en le dotant de deux milliards de dollars pour résoudre ce problème. Ce fonds a donné lieu à des engagements majeurs dans tout le pays.

Dans le cadre du FCIS, la contribution du gouvernement fédéral est augmentée à un maximum de 50 p. 100 de la totalité des coûts admissibles et favorise une gamme élargie de partenariats pour répondre aux priorités régionales. Comme pour les autres programmes d'infrastructure, une formule de financement a été établie. Compte tenu des différences démographiques énormes qui existent entre les provinces et les territoires, une formule de seuils minimums a été utilisée pour définir les projets « de grande envergure » :

- À l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Nunavut, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, où la population ne dépasse pas 750 000 habitants, le coût total des projets admissibles doit être d'au moins 10 millions de dollars.
- En Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Saskatchewan et au Manitoba, où la population se situe entre 750 000 et 1,5 million d'habitants, le seuil est fixé à au moins 25 millions de dollars.
- Au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique, où la population dépasse 1,5 million d'habitants, le seuil sera d'au moins de 75 millions de dollars des coûts totaux.

Le tableau 10 donne un aperçu partiel des fonds octroyés par province.

Tableau 10 :
Allocation des fonds du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Province/Territoire	Contribution fédérale (en millions \$)
Colombie-Britannique	292
Alberta	200
Saskatchewan	117
Manitoba	120
Ontario	1 090
Québec	273
Nouveau-Brunswick	303
Nouvelle-Écosse	90,5
Île-du-Prince-Édouard	18,6
Terre-Neuve-et-Labrador	36
Territoires du Nord-Ouest	80
Yukon	55
Nunavut	140
TOTAL	2 815,1

Source : Infrastructure Canada, tableau préparé par Heather Tilley, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Canada.

Note : Les frais d'administration ne sont pas inclus.

Le FCIS permet des investissements dans cinq catégories d'infrastructure⁽⁸⁾ :

- *Les infrastructures routières et ferroviaires* – Les investissements visent des projets de grande envergure qui sont destinés à faciliter la circulation des biens et des personnes sur le réseau routier national et sur les grandes lignes du réseau ferroviaire et susceptibles d'accroître la productivité, l'efficacité économique et la sécurité du réseau de transport.
- *Les infrastructures de transport local* – Il s'agit de projets majeurs susceptibles de contribuer à faciliter la circulation des biens et des personnes de façon sûre et fluide et à diminuer la congestion routière et l'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ce volet vise surtout le transport public dans les grands centres urbains, afin d'aider à améliorer le fonctionnement des collectivités et la santé de la population.
- *Les infrastructures de tourisme ou de développement urbain* – Il s'agit d'infrastructures majeures susceptibles de promouvoir le Canada comme destination de choix auprès des touristes ou de favoriser le développement urbain. Ces investissements ont pour objectif d'amener le tourisme à continuer de contribuer au bien-être économique des Canadiens et de former un pont entre le Canada et le monde.
- *Les infrastructures pour le traitement de l'eau et des eaux usées* – Cette catégorie d'investissements favorise des projets de grande envergure sur la salubrité, la qualité et la fiabilité des approvisionnements en eau potable ou, encore, le traitement des eaux usées, et ce, de façon durable et respectueuse de l'environnement. On considère que ce type d'investissements a un effet positif direct sur la qualité de vie et la santé des citoyens, tout en contribuant à protéger les habitats aquatiques.
- *Les réseaux à larges bandes* – Les investissements dans le développement des réseaux à larges bandes ont pour objectif de faire en sorte que les Canadiens vivant et travaillant dans des collectivités rurales et éloignées aient accès à des services comme l'enseignement à distance et la télésanté et puissent accroître leur capacité de saisir les occasions d'affaires. Dans un pays aussi vaste que le Canada, le développement de tels réseaux est un bon exemple d'infrastructures stratégiques qui nécessitent une injection importante de fonds.

Le budget de 2003 a majoré le FCIS de deux milliards de dollars. Les investissements seront ciblés afin de promouvoir la croissance durable et la compétitivité des collectivités, en faisant en sorte que les investissements reflètent les objectifs relatifs aux changements climatiques, au développement urbain, à la salubrité de l'eau, au commerce et à l'innovation. Aucune somme n'a encore été octroyée dans le cadre du programme, puisque les provinces et le gouvernement fédéral n'ont pas encore terminé leurs négociations.

(8) Pour plus d'information, consulter le site Web d'Infrastructure Canada (http://www.infrastructure.gc.ca/csif/investmentcategories_f.shtml?menu53).

LE FONDS SUR L'INFRASTRUCTURE FRONTALIÈRE

Le FIF de 600 millions de dollars appuie les initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente et vise à réduire la congestion aux frontières en améliorant, à moyen terme, la capacité de l'infrastructure. Il s'articule autour de quatre grands axes :

- la circulation sécuritaire des personnes;
- la circulation sécuritaire des biens;
- la sécurité des infrastructures;
- l'échange d'information et la coordination dans l'atteinte de ces objectifs.

Les projets admissibles seront regroupés en trois catégories distinctes.

- *Infrastructure matérielle* – Parmi les projets d'amélioration de l'infrastructure matérielle aux postes frontières ou dans leurs environs figurent notamment la construction de voies réservées, de routes d'accès locales et d'autres infrastructures menant à un poste frontière, de voies supplémentaires et de bretelles, de même que de routes canadiennes donnant un accès direct à une frontière. Ces améliorations ont pour objectif de faciliter la libre circulation transfrontalière des biens et des personnes.
- *Infrastructure de réseaux de transport intelligents* – Il s'agit de projets axés sur l'utilisation de la technologie des cartes à puce et des transpondeurs, les systèmes de gestion de la circulation, ainsi que des projets visant à éloigner les centres de dédouanement des frontières, notamment en délocalisant l'inspection vers des installations de l'intérieur. De tels projets ont pour objectif de contrôler et d'améliorer la circulation aux postes frontaliers.
- *Meilleure capacité d'analyse* – La croissance économique continue, la sécurité et l'établissement de saines politiques gouvernementales passent par la modélisation du trafic et la recherche sur la circulation transfrontalière. Les projets de cette catégorie ont pour objectif de faciliter la planification et l'élaboration de politiques en montrant les effets des modifications éventuelles apportées aux paramètres comme l'infrastructure matérielle, la sécurité, les niveaux de dotation et les politiques douanières et d'immigration.

La collecte et la gestion de données aideront le Canada à soutenir la libre circulation des personnes et des biens dans un environnement sécuritaire. Les bénéficiaires admissibles sont les provinces, les municipalités, les entreprises du secteur privé, ainsi que les autorités et organismes de transport publics et privés. Le FIF vise avant tout à améliorer l'efficacité aux six postes frontaliers par lesquels passe environ 70 p. 100 du trafic lourd à la frontière canado-américaine, soit Windsor, Sarnia, Niagara Falls et Fort Erie en Ontario, Douglas en Colombie-Britannique et Lacolle au Québec.

FONDS VERT DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS

Dans son budget de 2001, le gouvernement fédéral a accordé à la Fédération canadienne des municipalités 250 millions de dollars pour créer les Fonds municipaux verts et soutenir ainsi les efforts des gouvernements municipaux en matière de réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de vie⁽⁹⁾.

Les Fonds ont été conçus pour lever les obstacles à l'investissement dans les infrastructures municipales « vertes » tels que les risques réels ou subjectifs et les dépenses en immobilisations plus élevées. Les objectifs prioritaires sont axés sur l'amélioration de la qualité de vie par :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- l'amélioration locale de la qualité de l'air, de l'eau et du sol;
- la promotion du recours aux énergies renouvelables.

PROGRAMME STRATÉGIQUE D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

En avril 2001, Transports Canada annonçait la création du PSIR, un programme comportant deux composantes : 500 millions de dollars pour la construction routière et 100 millions de dollars pour l'intégration du réseau routier national.

Dans le cadre du programme, 500 millions de dollars, dont 15 millions de dollars pour les frais administratifs, sont disponibles sur cinq ans pour satisfaire aux besoins du Canada en matière de routes. Le PSIR a débuté officiellement pendant l'exercice 2002-2003, mais le Conseil du Trésor a mis 30 millions de dollars à la disposition de Transports Canada afin de permettre au ministère de commencer certaines études environnementales au cours de l'exercice 2001-2002. Transport Canada n'a pas utilisé ce financement, qui a été reporté à l'année suivante. Le gouvernement fédéral travaillera avec les provinces et les territoires à déterminer les sections du réseau routier national qui, en raison d'une circulation et d'activités commerciales croissantes, requièrent une attention immédiate.

Une formule d'affectation des fonds a été mise au point pour distribuer les 485 millions de dollars prévus pour les provinces et les territoires dans le cadre du PSIR. Cette formule consiste en un montant minimal de quatre millions de dollars par administration, en une

(9) Voir le site Web de la Fédération canadienne des municipalités (http://kn.fcm.ca/ev.php?URL_ID=1&URL_DO=do_root&URL_SECTION=201&reload=1121700403).

tranche basée sur la population et en un ratio de coûts partagés à parts égales. Le tableau 11 illustre l'allocation des fonds du PSIR pour chaque administration. En vertu de cette formule, les gouvernements reçoivent en moyenne 19,84 \$ par habitant, sans compter les frais d'administration.

Tableau 11 :
Allocation des fonds du Programme stratégique d'infrastructures routières

Province/Territoire	Contribution fédérale (en millions \$)	Contribution fédérale par habitant (\$)	Pourcentage de l'allocation reçue
Colombie-Britannique	61	14,87	12,6
Alberta	46	15,03	9,5
Saskatchewan	19	18,68	3,8
Manitoba	20	17,40	4,2
Ontario	168	14,12	34,6
Québec	109	14,69	22,4
Nouveau-Brunswick	15	19,84	3,0
Nouvelle-Écosse	17	18,03	3,6
Île-du-Prince-Édouard	6	43,19	1,2
Terre-Neuve-et-Labrador	12	22,48	2,4
Territoires du Nord-Ouest	4	97,02	0,9
Yukon	5	165,66	0,9
Nunavut	4	142,27	0,9
TOTAL	485	19,84*	100,0

Source : Transports Canada.

Note : Les frais d'administration ne sont pas inclus.

* Moyenne par habitant en excluant les territoires.

Le PSIR fournira aussi 100 millions de dollars à l'échelle nationale pour le financement d'initiatives contribuant à une meilleure intégration du réseau de transport. Celles-ci comprennent le déploiement de systèmes de transport intelligents au Canada, des améliorations aux passages frontaliers et une meilleure planification des transports. Les systèmes de transport intelligents comprennent des applications telles que les systèmes perfectionnés de renseignements aux voyageurs, la gestion de la circulation, le transport en commun, les opérations des véhicules commerciaux, la gestion des interventions d'urgence et la sécurité des véhicules. Aucune ventilation par province n'est encore disponible.

PROGRAMME ESPACES CULTURELS CANADA

Le programme Espaces culturels Canada contribue à améliorer les conditions matérielles qui favorisent la créativité et l'innovation artistiques. Il vise également à améliorer l'accès des Canadiens aux arts de la scène, aux arts visuels, aux arts médiatiques, ainsi qu'aux collections muséales et aux expositions patrimoniales. Il soutient l'amélioration, la rénovation et la construction d'installations vouées aux arts et au patrimoine, ainsi que des projets d'achat de matériel spécialisé et des études de faisabilité.

Annoncé dans le cadre de l'événement *Un avenir en art*, le 2 mai 2001, Espaces culturels Canada a financé jusqu'à présent à 210 projets (75 527 597 \$), ce qui représente 95 p. 100 du budget total prévu pour les contributions de 2001-2002 à 2003-2004. En vertu de la formule utilisée, les gouvernements ont jusqu'en présent reçu en moyenne 2,43 \$ par habitant.

Tableau 12 :
Allocation des fonds du Programme Espaces culturels Canada

Province/Territoire	Contribution fédérale (\$)	Pourcentage de l'allocation reçue	Contribution fédérale par habitant (\$)
Colombie-Britannique	6 070 659	8,04	1,48
Alberta	10 976 947	14,53	3,59
Saskatchewan	2 597 300	3,44	2,55
Manitoba	2 687 187	3,56	2,34
Ontario	21 117 217	27,96	1,78
Québec	17 573 499	23,27	2,37
Nouveau-Brunswick	3 989 429	5,28	5,28
Nouvelle-Écosse	2 640 380	3,50	2,80
Île-du-Prince-Édouard	3 505 127	4,64	25,21
Terre-Neuve-et-Labrador	3 232 403	4,28	6,05
Territoires du Nord-Ouest	743 395	0,98	18,06
Yukon	250 000	0,33	8,27
Nunavut	144 054	0,19	5,12
TOTAL	75 527 597	100,00	2,43

Source : Patrimoine Canada.

PROGRAMME DES ROUTES UTILISÉES POUR LE TRANSPORT DU GRAIN DES PRAIRIES

L'objectif du PRTGP est de fournir une aide financière fédérale pour améliorer certains chemins municipaux et certaines routes provinciales secondaires utilisés pour le transport du grain dans les provinces des Prairies et dans la région de Rivière-la-Paix, en Colombie-

Britannique. La circulation sur ces routes a augmenté à la suite des changements apportés aux politiques sur le transport par rail et de la réforme du système de manutention du grain. Le Programme est une initiative de 175 millions de dollars.

Le PRTGP ne s'adresse pas à l'ensemble du Canada. Y sont admissibles :

- les municipalités rurales et urbaines ainsi que les comtés du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta;
- les organisations qui représentent les municipalités au Manitoba (l'Association of Manitoba Municipalities), en Saskatchewan (la Saskatchewan Urban Municipalities Association et la Saskatchewan Association of Rural Municipalities) et en Alberta (l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties et l'Alberta Urban Municipalities Association);
- les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique.

Ainsi, au cours d'une période de cinq ans, soit de 2001-2002 à 2005-2006, le gouvernement fédéral versera jusqu'à 175 millions de dollars pour des projets admissibles visant les chemins municipaux et les routes secondaires provinciales. Les fonds seront alloués à chaque province des Prairies selon leur part des lignes ferroviaires secondaires dont l'existence est liée au transport du grain, conformément à la *Loi sur les transports au Canada*. Le PRTGP générera environ 334 millions de dollars en contributions fédérales, provinciales et municipales, qui seront consacrés à des travaux de construction routière dans l'Ouest du Canada.

Des ententes de partage des coûts ont été conclues avec chaque province et diffèrent selon les provinces et le type de routes :

- *En Saskatchewan*, la contribution fédérale s'élève à 106,8 millions de dollars, à laquelle s'ajoutent les contributions de la province et des municipalités; ainsi, plus de 217 millions de dollars seront consacrés à la construction et à la rénovation de chemins municipaux et de routes secondaires provinciales.
- *Au Manitoba*, la contribution fédérale s'élève à environ 34 millions de dollars. Ainsi en ajoutant les contributions de la province et des municipalités, plus de 66 millions de dollars seront consacrés à la construction et à la rénovation de chemins municipaux et de routes secondaires provinciales.
- *En Alberta*, la contribution fédérale totalise plus de 32 millions de dollars. Ainsi, en ajoutant les autres contributions, environ 47 millions de dollars seront consacrés au système routier municipal de la province
- *En Colombie-Britannique*, au total, 2,2 millions de dollars seront consacrés à l'amélioration des chemins municipaux dans la région de Rivière-la-Paix.

PROGRAMME DE LOGEMENT ABORDABLE

Dans le cadre de cette entente avec les provinces et les territoires, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser une contribution totale de 680 millions de dollars échelonnée sur cinq ans⁽¹⁰⁾. Les ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires comportent les paramètres de programme suivants :

- L'initiative vise à créer des logements abordables dans chaque province et territoire. Ces initiatives de logements abordables peuvent inclure des interventions telles que la construction, la rénovation, le recyclage, la conversion, l'accession à la propriété, les nouveaux suppléments au loyer et le logement avec support. Le détail des programmes admissibles dans chaque province et territoire est convenu mutuellement entre les parties dans le cadre des ententes bilatérales.
- Les unités de logements financées doivent demeurer abordables pour une période minimale de dix ans.
- La contribution fédérale maximale s'établit à une moyenne de 25 000 \$ par unité de logement pour la durée du programme.
- Le financement fédéral peut être utilisé pour des contributions en capital et pour les coûts administratifs de l'initiative dans les provinces et les territoires.
- La charge administrative devrait être minimale, ne devrait pas retarder indûment la livraison de programmes, ni donner lieu à la création de niveaux inutiles de traitement administratif ou de mécanismes d'approbation.
- Les provinces et les territoires devront fournir une contribution globale égale à celle du gouvernement fédéral. Les contributions des provinces et des territoires peuvent prendre la forme de subventions en capital ou autres; il peut s'agir également de contributions en espèces ou en nature versées par la province, le territoire ou une tierce partie.

Les contributions versées au titre de ce programme sont présentées dans le tableau 13. Les provinces ont dans l'ensemble reçu une contribution équivalente au poids de leur population dans le Canada.

(10) On peut consulter le cadre des ententes et des résumés sur le site Web de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/presse/commu/commu_006.cfm).

Tableau 13 :
Allocation des fonds du Programme Logement Abordable

Province/ Territoire	Contribution fédérale (en millions \$)	Pourcentage de l'allocation reçue
Colombie-Britannique	89	13,0
Alberta	67	10,0
Saskatchewan	23	3,0
Manitoba	25	4,0
Ontario	245	36,0
Québec	162	24,0
Nouveau-Brunswick	15	2,0
Nouvelle-Écosse	19	3,0
Île-du-Prince-Édouard	3	0,0
Terre-Neuve-et-Labrador	15	2,0
Territoires du Nord-Ouest	8	1,1
Yukon	6	0,8
Nunavut	5	0,7
TOTAL	680	100

Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement.

FONDS SUR L'INFRASTRUCTURE MUNICIPALE RURALE

Dans son budget de 2003, le gouvernement fédéral a aussi créé le FIMR, d'une valeur de un milliard de dollars. Chaque province et territoire, ainsi que les collectivités des Premières nations, recevront une allocation de base de 15 millions de dollars, le solde étant réparti en fonction de la population. Cette formule vise à faire en sorte que les provinces, les territoires et les Premières nations disposeront d'un montant de base utile pour s'attaquer aux besoins en matière d'infrastructure publique.

Le gouvernement fédéral veut aussi assurer un équilibre entre les besoins des régions urbaines et des régions rurales du pays. Par conséquent, au moins 80 p. 100 du financement au titre du FIMR seront consacrés à des municipalités comptant moins de 250 000 habitants; le reste sera accordé à des municipalités comptant plus de 250 000 habitants. Le nombre d'habitants des municipalités sera révisé au moment où la demande de projet sera déposée afin de prendre en considération la croissance de la population et les processus de fusions et défusions municipales.

Tableau 14 :
Répartition du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale

Province/Territoire	Contribution fédérale (en millions \$)	Pourcentage de l'allocation reçue
Colombie-Britannique	111	12,2
Alberta	38	4,2
Saskatchewan	38	4,2
Manitoba	41	4,5
Ontario	298	32,7
Québec	195	21,4
Nouveau-Brunswick	33	3,6
Nouvelle-Écosse	37	4,1
Île-du-Prince-Édouard	18	2,0
Terre-Neuve-et-Labrador	28	3,1
Territoires du Nord-Ouest	16	1,8
Yukon	16	1,8
Nunavut	16	1,8
Premières nations	25	2,7
TOTAL	910	100,0

Source : Infrastructure Canada.

Le FIMR est un programme à coûts partagés. Le gouvernement fédéral versera en moyenne un tiers des coûts admissibles totaux des projets, tandis que les provinces et municipalités assumeront le reste. Compte tenu de la situation particulière des Premières nations et des territoires, où plusieurs collectivités n'ont pas d'assiette fiscale, le fédéral pourra dans leur cas verser plus du tiers des coûts.