

L'infrastructure municipale

Présentation



Contexte

- Ce rapport passe en revue les biens d'infrastructure appartenant aux 444 municipalités de l'Ontario et présente des estimations :
 - de la valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens municipaux
 - de l'état de fonctionnement de ces biens
 - des coûts pour remettre les biens municipaux en bon état de fonctionnement.
- Le rapport termine la seconde phase d'un projet en trois parties qui vise à estimer l'incidence financière de certains dangers liés au changement climatique pesant sur l'infrastructure municipale et provinciale.



Les données sur l'infrastructure municipale s'améliorent

- Malgré l'importance des infrastructures municipales, il n'existe aucun ensemble de données portant sur l'ensemble des biens municipaux.
- Le Règl. de l'Ont. 588/17 exige que toutes les municipalités présentent des plans de gestion des biens « essentiels » d'ici juillet 2022 et des biens « non essentiels » d'ici juillet 2024.
- Pour mener son analyse, le BRF a dressé un inventaire des biens municipaux à partir de nombreuses sources.



Les municipalités possèdent un large éventail de biens d'infrastructure

Le rapport porte sur tous les biens d'infrastructure « essentiels » ainsi que certains biens « non essentiels ». Le BRF a regroupé ces biens en sept secteurs.



Transport en commun



Routes



Ponts et ponceaux



Eau potable



Eaux usées



Eaux pluviales



Autres bâtiments et installations



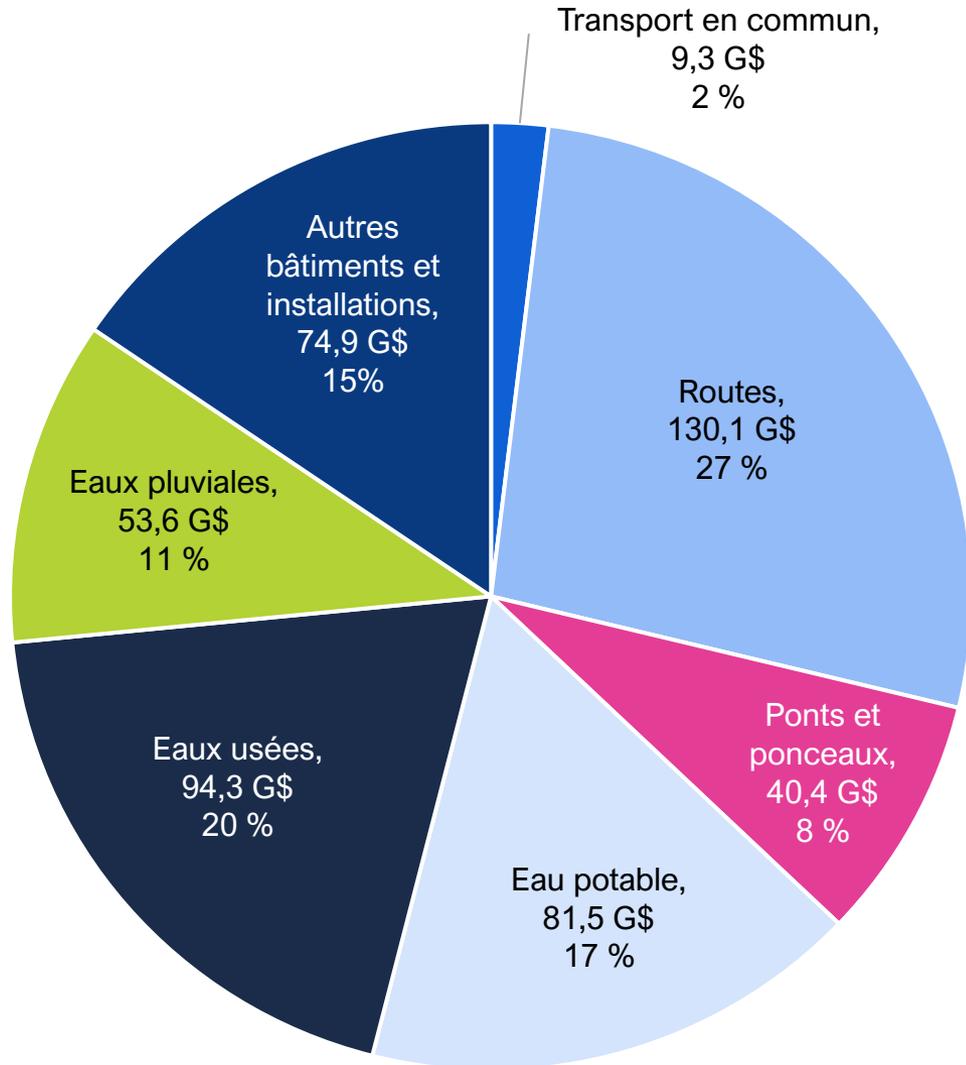
BRF

BUREAU DE LA RESPONSABILITÉ
FINANCIÈRE DE L'ONTARIO



Les municipalités de l'Ontario possèdent 484 milliards de dollars en biens d'infrastructure publique

Le BRF estime que la valeur de remplacement actuelle (VRA) de l'infrastructure municipale de l'Ontario s'élevait à 484 milliards de dollars en 2020, soit près du double de l'infrastructure provinciale.

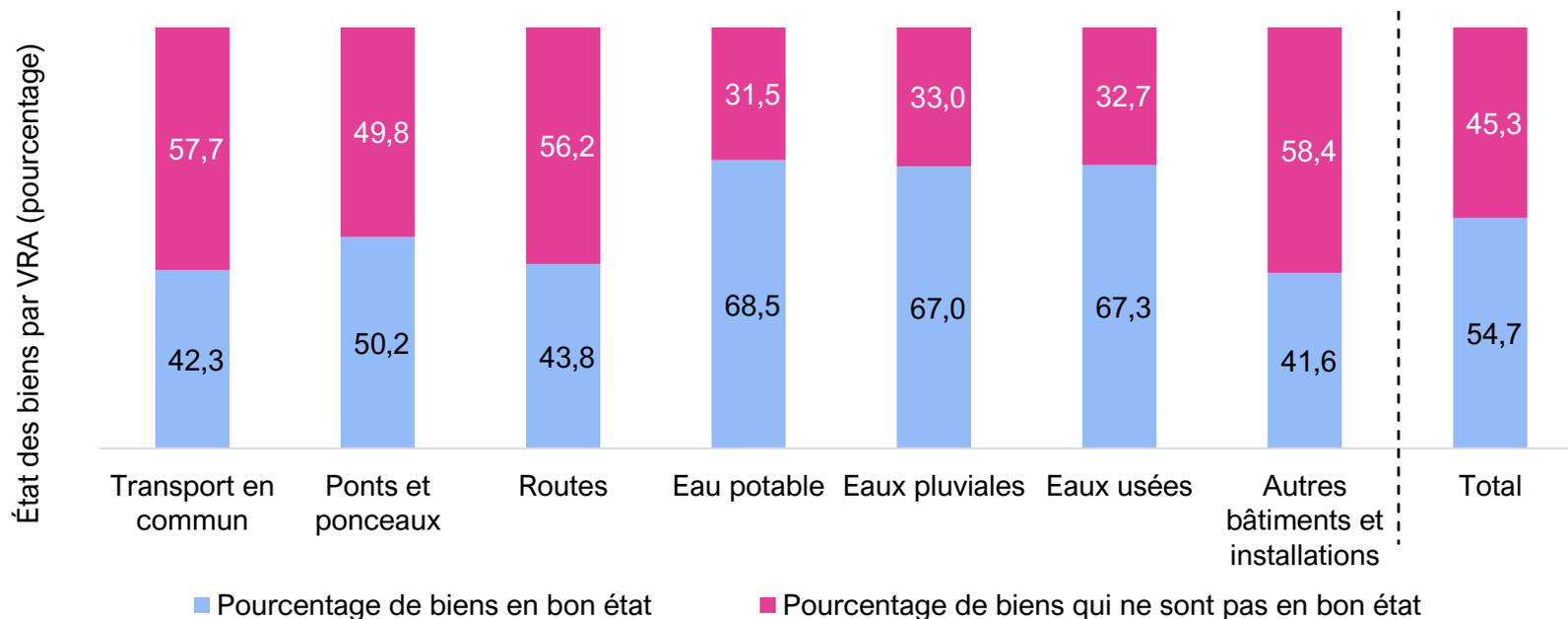


Source : BRF.



55 % de l'infrastructure municipale est en bon état de fonctionnement

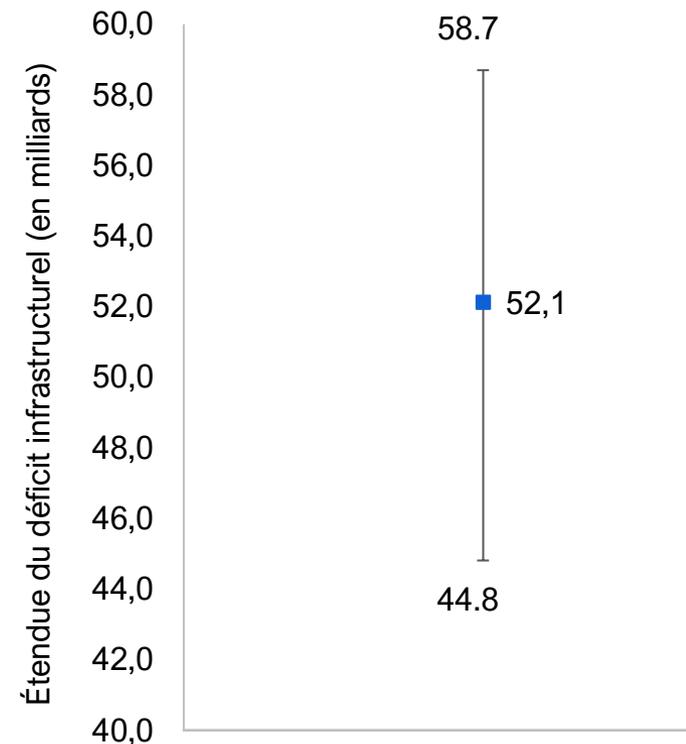
- Le BRF évalue que 55 % des biens municipaux sont en bon état de fonctionnement, tandis que 45 % ne le sont pas (+/- 5 points de pourcentage).
- Les infrastructures d'aqueduc et d'égouts présentent la part de biens en bon état de fonctionnement la plus élevée, tandis que les biens de transport comprenant le transport en commun, les routes et les ponts présentent tous une part élevée de biens qui ne sont pas en bon état.



Remarque : Les estimations présentées dans la figure ci-dessus sont les valeurs moyennes provenant de l'analyse de type Monte Carlo effectuée par le BRF.
Source : BRF.

On estime que le déficit infrastructurel municipal s'élève à 52 milliards de dollars en 2020

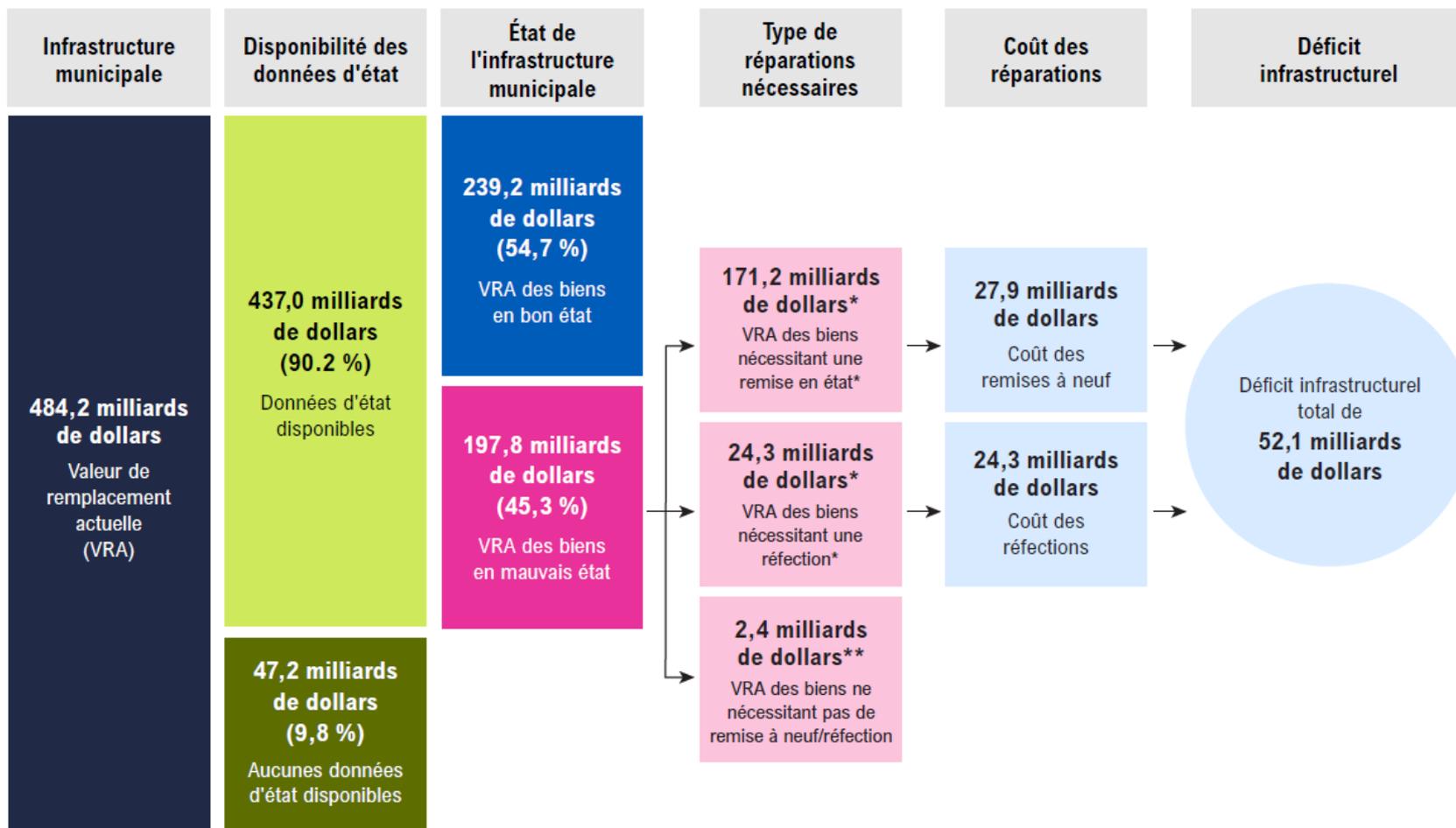
- Les dépenses en immobilisations nécessaires pour remettre en état des biens admissibles sont définies dans le présent rapport comme le **déficit infrastructurel**.
- Le BRF estime que le déficit infrastructurel est d'environ 52 milliards de dollars. Cependant, le déficit pourrait aller de 45 à 59 milliards de dollars, selon la condition réelle des biens.
- Ces chiffres ne comprennent aucune estimation des réparations pour les 47 milliards de dollars de biens municipaux dont l'état est inconnu.



Source : BRF



Explication du déficit infrastructurel



Remarque : Les estimations présentées sous les rubriques de l'état de fonctionnement de l'infrastructure municipale, du type de réparation requises, du coût des réparations et du déficit infrastructurel sont les valeurs moyennes découlant de l'analyse Monte Carlo du BRF.

*La remise en état est la réparation en tout ou en partie d'un bien, prolongeant ainsi la vie utile du bien original sans en modifier ou en augmenter les capacités, la fonctionnalité ou la performance.

La réfection est le remplacement d'un bien existant, résultant en un bien neuf ou comme neuf, doté de capacités, de fonctionnalités et de performances équivalentes à celles du bien original. La réfection diffère de la remise en état, puisqu'elle consiste à construire le bien à nouveau.

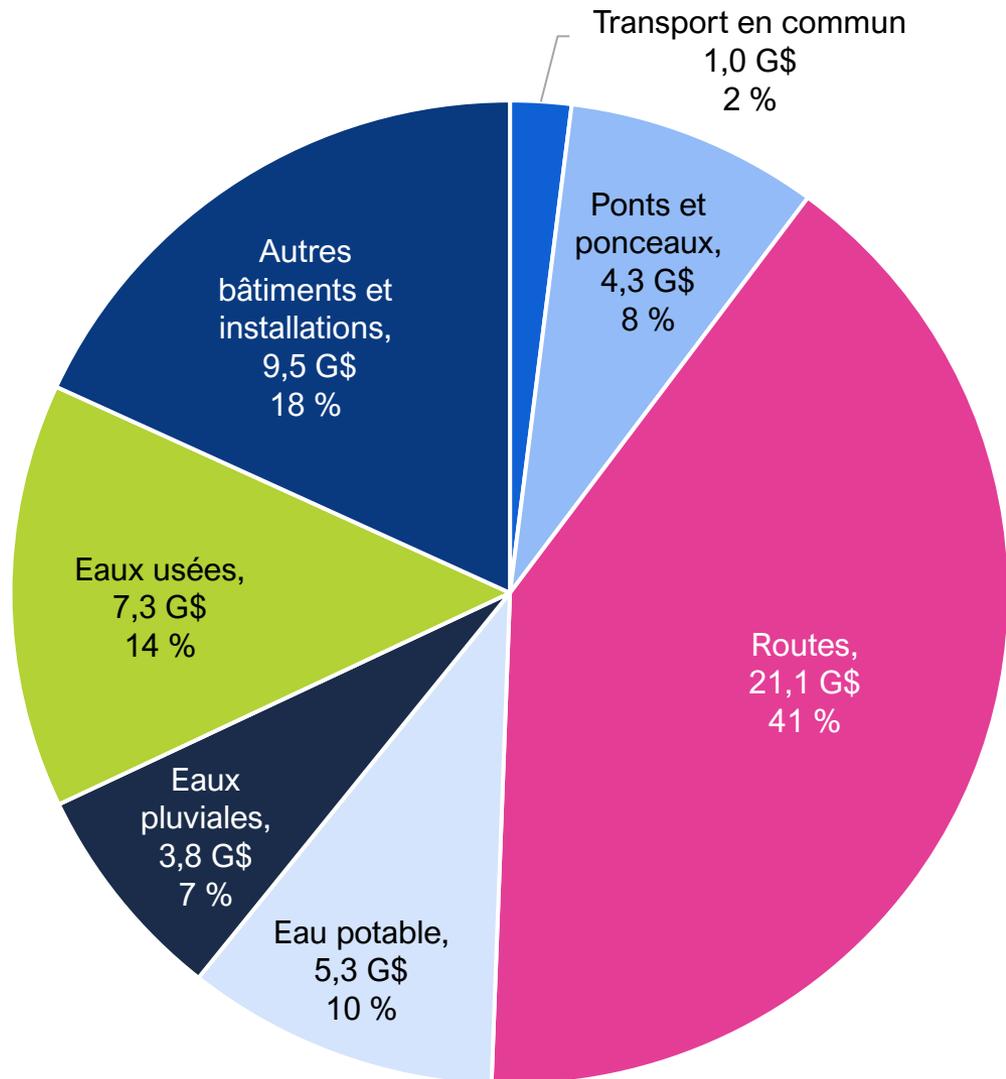
** Cette case représente les biens les plus anciens qui seront laissés en l'état sur plusieurs années avant d'être complètement remplacés une fois détériorés.

Source : BRF.



Les routes municipales représentent la part la plus importante du déficit infrastructurel

Les routes et les pontceaux représentent près de la moitié du déficit total, tandis que l'infrastructure hydraulique représente près du tiers.

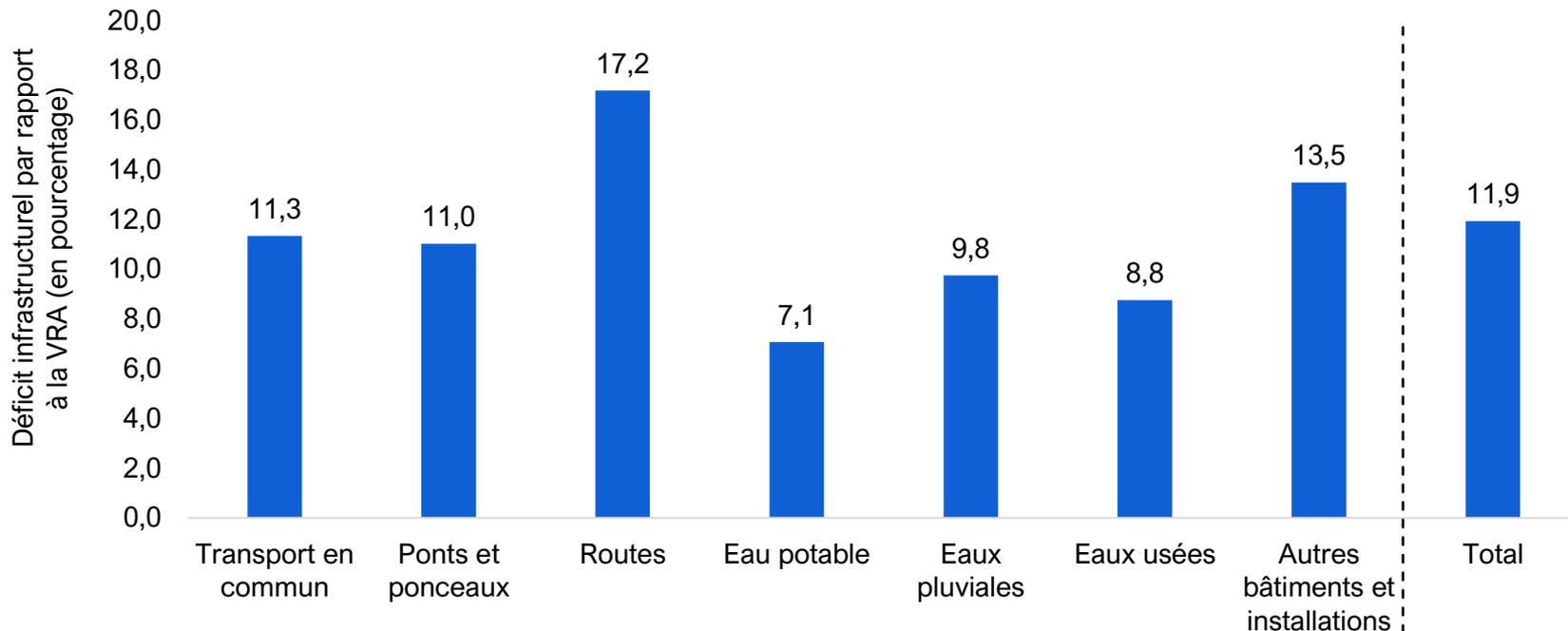


Remarque : Les estimations présentées sont les valeurs moyennes provenant de l'analyse de type Monte Carlo effectuée par le BRF.
Source : BRF.



Les routes municipales présentent le déficit le plus élevé en proportion de la VRA

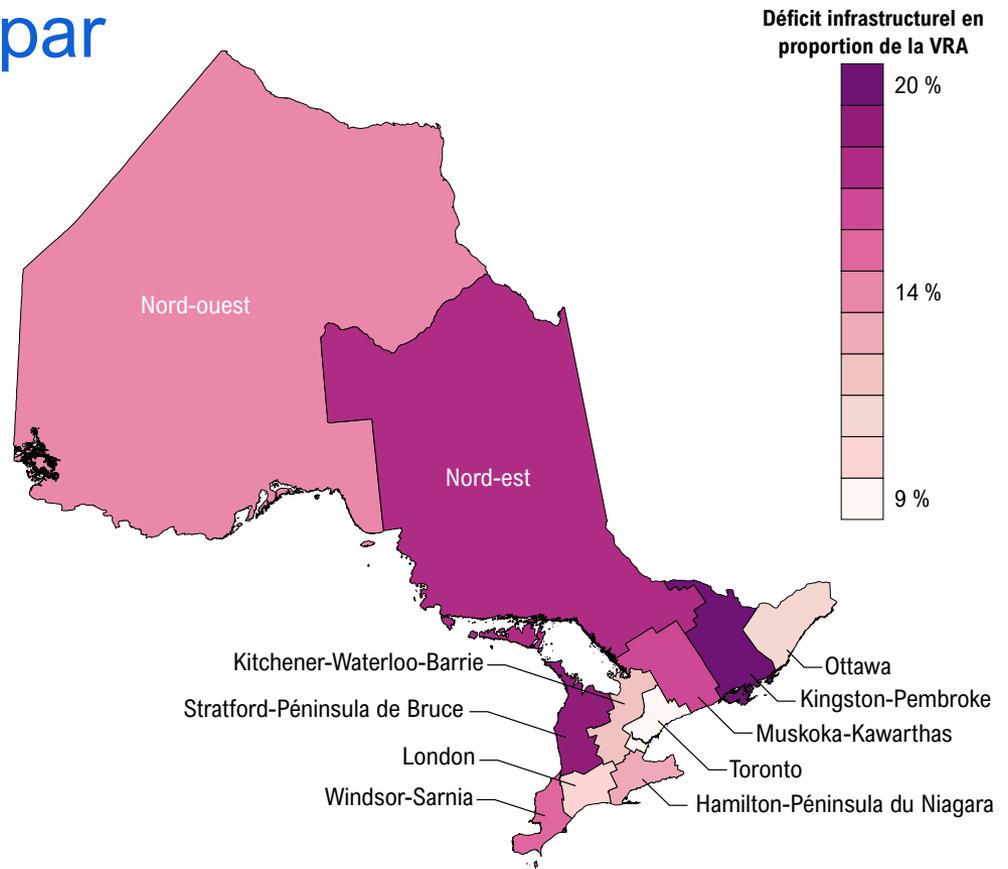
Le ratio du déficit infrastructurel par rapport à la VRA indique l'état relatif de mauvaise condition des biens. Plus le ratio est élevé, plus le bien est en mauvais état.



Remarque : Le ratio du déficit par rapport à la VRA présenté dans ce tableau ne représente que la VRA des biens dont l'état est connu. Les estimations présentées sont les valeurs moyennes provenant de l'analyse de type Monte Carlo effectuée par le BRF.
Source : BRF.

Déficit infrastructurel par région économique

La région économique de Toronto présente le ratio déficit infrastructurel/VRA le plus faible, tandis que Kingston-Pembroke présente le ratio le plus élevé.



Remarques : Les données sur la localisation géographique et l'état sont disponibles pour 90 % des biens municipaux. Les biens restants n'avaient pas de données géographiques et d'état. Les estimations présentées sont les valeurs moyennes provenant de l'analyse de type Monte Carlo effectuée par le BRF. Source : BRF.



Merci



BRF

BUREAU DE LA RESPONSABILITÉ
FINANCIÈRE DE L'ONTARIO

2 Rue Bloor Ouest, Bureau 900, Toronto, Ontario M4W 3E2

416.644.0702

info@fao-on.org

fao-on.org/fr

