

Budget des dépenses 2019-2020

Ministère des Transports

2019

À propos du présent document

Établi en vertu de la *Loi de 2013 sur le directeur de la responsabilité financière*, le Bureau de la responsabilité financière (BRF) a pour mandat de fournir une analyse indépendante de la situation financière de la province, des tendances de l'économie provinciale et de toute autre question d'intérêt pour l'Assemblée législative de l'Ontario.

Le BRF produit une analyse indépendante à l'initiative du directeur de la responsabilité financière. Si un membre ou un comité de l'Assemblée en fait la demande, le directeur peut aussi exiger que le BRF entreprenne une recherche afin d'estimer les coûts financiers ou les avantages financiers pour la Province de tout projet de loi ou proposition dont la compétence relève de la législature.

Le présent rapport a été préparé à l'initiative du directeur de la responsabilité financière. Conformément au mandat du BRF visant à fournir à l'Assemblée législative de l'Ontario une analyse économique et financière indépendante, ce rapport ne fait aucune recommandation.

Cette analyse a été préparée par Greg Hunter et Matthew Stephenson, sous la direction de Luan Ngo et de Jeffrey Novak. Laura Irish a également contribué au rapport.

Des évaluateurs externes ont commenté les premières ébauches du rapport. L'aide d'évaluateurs externes n'implique aucunement leur responsabilité en ce qui concerne le document final, laquelle repose entièrement sur le BRF.



ISSN 2562-4059 (Imprimé)
ISSN 2562-4067 (En ligne)
© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2019

Table des matières

1 Introduction	1
2 Aperçu du ministère	2
Comprendre les dépenses en transport	2
3 Principaux problèmes pour 2019-2020	13
Plan d'immobilisations pour le transport en commun	13
Plan d'immobilisations routières	21
4 Revue des programmes	27
Crédit 2701 — Programme d'administration du ministère	27
Crédit 2702 — Politiques et planification	29
Crédit 2703 — Programme de la sécurité des usagers de la route	34
Crédit 2704 — Programme de gestion des routes provinciales	36
Crédit 2705 — Groupement du travail et des transports	40
Lois autonomes	41
Autres dépenses	42
5 Annexes	44
Annexe A : Comprendre les redressements de consolidation	44
Annexe B : Déplacements de la population ontarienne pour aller travailler	45
Annexe C : Élaboration du présent rapport	48

Tableau des sigles et autres termes abrégés

Terme abrégé	Signification
BRF	Bureau de la responsabilité financière
CPBD	Comité permanent des budgets des dépenses
CRGES	Compte de réduction des gaz à effet de serre
MTO	Ministère des Transports
REGH	Région élargie du Golden Horseshoe
RGTH	Région du grand Toronto et de Hamilton
SAR	Service d'autobus rapides
TLR	Transport léger sur rail

1 | Introduction

Le 9 mai 2019, le gouvernement de l'Ontario (la province) a déposé à l'Assemblée législative le volume 1 du Budget des dépenses 2019-2020, qui énonce les besoins en dépenses des ministères pour l'exercice¹. En déposant le Budget des dépenses (le Budget), le gouvernement demande officiellement à l'Assemblée législative d'autoriser les montants qui y sont détaillés.

Après avoir été déposé devant la législature, le Budget a été renvoyé devant le Comité permanent des budgets des dépenses (CPBD). Le CPBD a le mandat d'examiner le Budget de six à 12 ministères. Pour l'exercice 2019-2020, le CPBD a choisi d'examiner le budget des ministères suivants :

- ministère de la Santé et des Soins de longue durée;
- ministère de l'Éducation;
- ministère des Transports;
- ministère de l'Infrastructure;
- ministère des Services à l'enfance et des Services sociaux et communautaires;
- ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs;
- ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales.

Une fois achevé l'examen portant sur un ministère, le Comité procède à un vote sur le budget de ce ministère. Lorsque le processus d'examen et d'autorisation des crédits est achevé pour l'ensemble des ministères sélectionnés, le Comité permanent des budgets des dépenses doit présenter un rapport à l'Assemblée législative au plus tard le troisième jeudi de novembre². Le projet de loi de crédits est alors officiellement déposé à l'Assemblée législative afin qu'il soit approuvé par tous les députés. L'adoption du projet de loi de crédits autorise l'Assemblée législative à dépenser les sommes détaillées dans le Budget.

Le présent rapport vise à soutenir l'examen du Budget des dépenses 2019-2020 du ministère des Transports (MTO) réalisé par le Comité permanent des budgets des dépenses³. Le rapport commence par un aperçu financier du ministère. Le rapport se penche ensuite sur les plans quinquennaux d'immobilisations du ministère sur le transport en commun et les routes. En dernier lieu, le rapport examine les dépenses proposées en 2019-2020 par programme et relève les tendances en matière de dépenses ainsi que les modifications apportées aux programmes.

L'annexe C contient des renseignements supplémentaires sur la préparation du présent rapport.

¹ Le volume 1 du Budget des dépenses 2019-2020 est accessible ici : <https://www.ontario.ca/fr/page/budget-des-depenses-volume-1-table-des-matieres-2019-2020>.

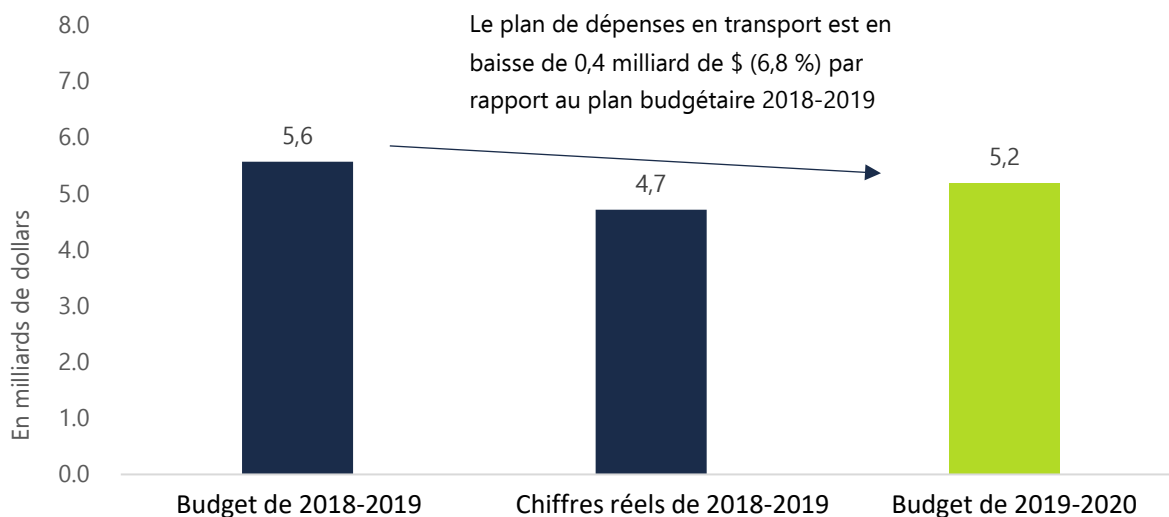
² Si le Comité permanent des budgets des dépenses ne dépose pas de rapport à l'Assemblée législative au plus tard le troisième jeudi de novembre, le Budget est alors réputé adopté par le Comité permanent des budgets des dépenses. Règlement de l'Assemblée législative de l'Ontario (Règl. 63 b)).

³ L'examen du budget des dépenses du ministère de la Santé et des Soins de longue durée et du ministère de l'Éducation 2019-2020 par le BRF est accessible ici : <https://www.fao-on.org/fr/Blog/Publications/estimates-health-2019> et ici : <https://www.fao-on.org/fr/Blog/Publications/depense-estimates-education-2019>.

2 | Aperçu du ministère

Dans le budget de l'Ontario 2019, le ministère des Transports (MTO) prévoit dépenser 5,2 milliards de dollars en 2019-2020⁴. Il s'agit d'une diminution de 0,4 milliard de dollars (6,8 %) par rapport au plan budgétaire 2018.

Dépenses prévues du ministère des Transports en 2018-2019 et 2019-2020, en milliards de \$



Source : Analyse du BRF des Budgets de l'Ontario 2018 et 2019 et Comptes publics de l'Ontario 2018-2019.

Comprendre les dépenses en transport

Dépenses en transport par catégorie du budget des dépenses

Dans le Budget des dépenses, le plan de dépenses du gouvernement est regroupé en dépenses (qui ont un effet sur l'équilibre budgétaire) et en investissement dans les actifs (dont la plupart sont amortis et ont un effet sur l'équilibre budgétaire pendant la durée de vie de l'actif). La présente partie examine les dépenses et les investissements du MTO dans les actifs par catégorie du budget.

Dépenses du ministère

Les dépenses prévues de 5,2 milliards de dollars du ministère des Transports pour 2019-2020 sont divisées dans trois grandes catégories de dépenses dans le budget des dépenses :

- 6,0 milliards de dollars en dépenses au titre du projet de loi de crédits qui sont autorisées chaque année par l'Assemblée législative (appelées dépenses « à être votées »);
- 1,1 milliard de dollars en dépenses qui sont autorisées par les lois autonomes (appelées dépenses statutaires);

⁴ Budget de l'Ontario 2019, p. 300.

- un redressement négatif de 1,9 milliard de dollars dans d'autres dépenses, qui consiste principalement en des redressements négatifs sans décaissements afin de tenir compte des dépenses dans des actifs immobilisés par l'organisme provincial Metrolinx.

Budget des dépenses 2019-2020 du ministère des Transports par catégorie du budget

Crédit	Nom du programme	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Part des dépenses totales au titre du projet de loi de crédits (%)
2702	Politiques et planification	5 103	85
2704	Programme de gestion des routes provinciales	670	11
2703	Programme de la sécurité des usagers de la route	117	2
2705	Groupement du travail et des transports	59	1
2701	Programme d'administration du ministère	53	1
Total des dépenses au titre du projet de loi de crédits (votées)		6 003	100
Dépenses des lois autonomes (statutaires) — amortissement des routes		1 035	
Dépenses des lois autonomes (statutaires) — autre		23	
Total des dépenses des lois autonomes (statutaires)		1 058	
Autres dépenses — Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence		338	
Autres dépenses — Metrolinx		-2 211	
Total des autres dépenses		-1 873	
Total des dépenses du ministère des Transports		5 187	

Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020.

Les dépenses au titre du projet de loi de crédits sont divisées dans des programmes appelés crédits, des sous-programmes appelés postes et comptes. Le MTO a cinq crédits. Le Programme des politiques et de la planification est le plus important, comptant pour 5,1 milliards de dollars (85 %) des dépenses au titre du projet de loi de crédits, suivi par le Programme de gestion des routes provinciales à 0,7 milliard de dollars (11 %). Les trois crédits restants comptent pour 0,2 milliard de dollars (4 %) ⁵.

⁵ Consulter le chapitre 4 pour une analyse plus détaillée par catégories de dépenses.

Les dépenses au titre des lois autonomes consistent principalement en frais hors caisse reliés à l'amortissement des actifs routiers, qui reflète l'utilisation ou la dégradation de l'actif au fil du temps. Ces dépenses se chiffrent à environ 1,0 milliard de dollars en 2019-2020. Une petite portion des dépenses statutaires sont reliées à l'amortissement d'autres actifs immobilisés, comme les logiciels et le parc de véhicules.

Les autres dépenses consistent principalement en des redressements nets pour des dépenses effectuées par Metrolinx⁶. Un redressement négatif important est exigé parce que le MTO affecte du financement au titre du projet de loi de crédits à Metrolinx, qui est inscrit comme une dépense. Cependant, Metrolinx dépensera la plus grande partie de ce financement sur des projets d'immobilisations, qui sont amortis et portés aux dépenses durant la vie utile de l'actif. Par conséquent, l'autre redressement pour Metrolinx annule toutes les dépenses dans des actifs immobilisés et remplace cette dépense par la charge d'amortissement⁷. De plus, toutes les dépenses de Metrolinx provenant de revenus amassés indépendamment (comme les titres de transport de GO Transit) sont inscrites comme une charge positive dans la catégorie des autres dépenses. Finalement, les autres charges comprennent aussi des dépenses de 0,3 milliard de dollars pour le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, qui offre des versements aux municipalités afin de financer les transports en commun.

Investissements du ministère dans des actifs immobilisés

Dans le budget des dépenses 2019-2020, le MTO demande une somme supplémentaire de 2,2 milliards de dollars en dépenses au titre du projet de loi de crédits pour des investissements dans des actifs immobilisés. Cela comprend près de 2,2 milliards de dollars (98 % du total) pour la réfection et l'expansion des routes. Le reste, moins de 0,1 milliard de dollars (ou 2 %), est divisé entre le Programme de la sécurité des usagers de la route et le Programme d'administration du ministère, principalement pour des investissements dans d'autres actifs, comme des logiciels et le parc de véhicules.

⁶ Consulter l'annexe A pour de plus amples détails sur les redressements de consolidation.

⁷ Les investissements dans les actifs immobilisés, comme la construction d'une nouvelle route ou d'un nouveau transport en commun, ne sont pas immédiatement portés aux dépenses et n'ont pas d'effet immédiat sur l'équilibre budgétaire de la province. Cependant, ces investissements sont toujours considérés comme des dépenses et sont généralement inscrits dans l'état consolidé des flux de trésorerie. Lorsque l'actif immobilisé vieillit, une charge d'amortissement hors caisse est inscrite, ce qui a un effet sur l'équilibre budgétaire. Puisque les actifs immobilisés durent plusieurs années, la province amortit (c.-à-d. qu'elle répartit) le coût des actifs immobilisés tangibles sur la durée de leur vie utile. En amortissant la charge, les coûts correspondent mieux aux années durant lesquelles les actifs immobilisés sont utilisés. La province estime la vie d'une infrastructure de transport de 10 à 75 ans.

Budget des investissements dans des actifs immobilisés 2019-2020 du ministère des Transports par catégorie du budget

Crédit	Nom du programme	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Part du total des actifs au titre du projet de loi de crédits (%)
2704	Programme de gestion des routes provinciales	2 153	98
2703	Programme de la sécurité des usagers de la route	34	2
2701	Programme d'administration du ministère	17	0
Total des actifs au titre du projet de loi de crédits (votés)		2 203	100
Total des investissements dans des actifs immobilisés (projet de loi de crédits)		2 203	

Remarque : À l'exclusion des dépenses proposées en vertu du projet de loi de crédits au titre des actifs d'exploitation de 6 000 \$.
Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020.

Au total, le ministère planifie d'investir 6,1 milliards de dollars dans des actifs immobilisés en 2019-2020. Cependant, seulement 2,2 milliards de dollars sont explicitement identifiés dans le Budget des dépenses comme un investissement dans des actifs immobilisés. Les 3,9 milliards de dollars qui restent sont inclus dans le Programme des politiques et de la planification (crédit 2702) comme un paiement de transfert à Metrolinx.

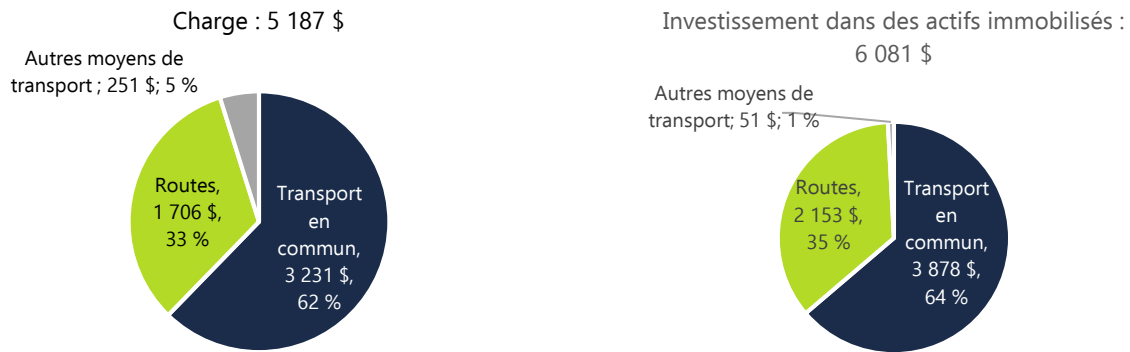
Dépenses en transport par fonction de programme

Une autre façon d'examiner les dépenses en transport consiste à les répertorier selon les grandes fonctions de programme, ce qui signifie regrouper les différentes catégories du budget en fonction de l'objet des dépenses. Aux termes de cette approche, il est possible de déterminer l'investissement total du ministère dans des actifs immobilisés, ce qui est impossible à faire en examinant le budget des dépenses.

Globalement, il y a trois principaux programmes offerts par le ministère des Transports : les transports en commun, les routes et les autres moyens de transport. Les graphiques qui suivent présentent les dépenses et les investissements prévus du MTO dans des actifs immobilisés ventilés entre les trois grands programmes. Des dépenses prévues de 5,2 milliards de dollars du MTO, 3,2 milliards de dollars (62 %) sont pour les transports en commun, 1,7 milliard de dollars (33 %) sont pour les routes et 0,3 milliard de dollars (5 %) sont pour les autres moyens de transport.

Dans le même ordre d'idées, des investissements prévus de 6,1 milliards de dollars dans des actifs immobilisés, 3,9 milliards de dollars (64 %) sont pour les transports en commun, 2,2 milliards de dollars (35 %) sont pour les routes et moins de 0,1 milliard de dollars (1 %) sont pour les autres moyens de transport.

Dépenses et investissements du ministère des Transports en 2019-2020 dans des actifs immobilisés, par fonction, en millions de \$



Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020 et du plan d'activités de 2019 à 2020 de Metrolinx.

Les parties qui suivent donnent davantage de renseignements sur les dépenses et les investissements du ministère dans des actifs immobilisés pour chaque fonction des trois grands programmes en 2019-2020.

Transports en commun

Le MTO prévoit engager 3,2 milliards de dollars en dépenses et investir 3,9 milliards de dollars dans des actifs immobilisés dans le cadre du programme relatif aux transports en commun en 2019-2020.

Les dépenses du MTO de 3,2 milliards de dollars dans le programme relatif aux transports en commun consistent principalement en 2,0 milliards de dollars que dépensera Metrolinx pour exploiter et entretenir (incluant les coûts d'amortissement) les services de transports en commun dans la région élargie du Golden Horseshoe (REGH), en 0,9 milliard de dollars qui seront transférés aux municipalités afin qu'elles investissent dans des projets comme les tramways de Toronto et le Service d'autobus rapides de London⁸, et en 0,3 milliard de dollars qui seront transférés aux municipalités dans le cadre du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence.

Le MTO, par le truchement de Metrolinx, investira 3,9 milliards de dollars en 2019-2020 dans des actifs immobilisés grâce au programme relatif aux transports en commun. Les principaux investissements prévus en 2019-2020 sont présentés dans le tableau qui suit.

⁸ Puisque la province ne possède pas ces actifs, ses dépenses pour des projets de transport en commun municipaux sont comptabilisées comme une charge et pas comme un investissement dans des actifs immobilisés. En revanche, les actifs de Metrolinx appartiennent à la province et les dépenses provinciales pour des projets de transport en commun exécutés par l'entremise de Metrolinx sont par conséquent considérées comme des investissements dans des actifs immobilisés.

Investissements prévus de Metrolinx dans des actifs immobilisés en 2019-2020, en millions de \$

Projet	Montant (en millions de \$)
Transport léger sur rail Eglinton Crosstown	1 317
Expansion de GO Transit (p. ex. électrification, nouvelles stations et fréquence accrue de service)	755
Réfection d'actifs de GO Transit et du UP Express	701
Déploiement et maintien en bon état de la Carte PRESTO	100
Planification de projets de lignes de métro dans la RGTH	65
Expansion de la ligne GO de Kitchener	27
Expansion de la ligne GO de Niagara	22
Expansion de la ligne GO de Bowmanville	7
Autres (p. ex. les TLR Finch Ouest, Hamilton et Hurontario, le SAR vivaNext)	884
Investissement total dans des actifs immobilisés	3 878

Source : Analyse par le BRF du plan d'activités de Metrolinx 2019-2020, pp. 67-68.

Inventaire des actifs immobilisés en transport en commun du MTO

Les actifs en transport en commun du MTO appartiennent à Metrolinx et incluent GO Transit, UP Express, PRESTO et les projets de transport en commun rapide. La valeur comptable nette totale de ces actifs était de 22,3 milliards de dollars au 31 mars 2019 et devrait croître à 25,4 milliards de dollars au 31 mars 2020. Les actifs en transport en commun de Metrolinx sont exploités et entretenus par GO Transit, UP Express et les zones PRESTO de Metrolinx.

Les actifs de GO Transit comprennent :

- Plus de 500 autobus
- 68 stations
- Environ 750 voitures
- 80 locomotives
- 366 kilomètres de corridors lui appartenant
- Environ 80 000 places de stationnement

Les actifs du UP Express comprennent quatre stations et 18 véhicules sur rail diesel.

Les actifs de PRESTO sont principalement composés des 17 000 dispositifs en utilisation par les 11 clients de Metrolinx dans la REGH et à Ottawa.

Les actifs de transport en commun rapide comprennent le projet de Service d'autobus rapides vivaNext et les projets suivants de transport léger sur rail⁹ :

⁹ Ces projets sont à différentes étapes de planification, construction et achèvement. Comme des dépenses sont engagées à chacune de ces étapes, la valeur de l'actif s'accumule comme « travaux en cours ». En 2018-2019, Metrolinx a déclaré une valeur comptable nette totale de 10,1 milliards de dollars concernant des travaux en cours.

- TLR Eglinton Crosstown
- TLR Hurontario
- TLR Finch Ouest
- TLR Hamilton

Metrolinx ne possède pas d'autres actifs principaux de transport en commun rapide municipaux, comme le TLRI à Ottawa ou à Waterloo, le SAR à London, ou le réseau de métro à Toronto. Cependant, des modifications à la *Loi de 2006 sur Metrolinx* permettent à Metrolinx (à la discrétion de la province) d'être propriétaire de tout nouveau prolongement ou nouvelles lignes du métro de Toronto. Dans le budget 2019, la province a déclaré être en négociations pour prendre en charge et acquérir le réseau existant du métro de Toronto¹⁰. Cependant, le 16 octobre 2019, la province a annoncé que le réseau existant du métro de Toronto resterait la responsabilité de la ville de Toronto, alors que les projets d'expansion du métro relèveraient de la province¹¹.

Source : Analyse par le BRF du plan d'activités 2019-2020 de Metrolinx et de renseignements fournis par le ministère des Transports.

Comparaison entre les dépenses du programme relatif aux transports en commun et les catégories de dépenses du budget

Dans le tableau qui suit, le BRF décrit la manière dont les dépenses pour la fonction du programme relatif aux transports en commun sont attribuées par catégorie de dépenses du budget.

¹⁰ Budget de l'Ontario 2019, p. 64.

¹¹ Gouvernement de l'Ontario, « Discours de la ministre Caroline Mulroney à la Chambre de commerce de la région de Toronto » [en ligne], accessible à l'adresse suivante : <https://news.ontario.ca/mto/fr/2019/10/discours-de-la-ministre-caroline-mulroney-a-la-chambre-de-commerce-de-la-region-de-toronto.html> [consulté le 4 novembre 2019].

Dépenses du programme relatif aux transports en commun du MTO en 2019-2020 par catégorie de dépenses du budget

Type de dépenses	Dépenses totales du programme	Dépenses par catégorie de dépenses du budget	Détails supplémentaires
Charge	3 231 millions de \$	5 103 millions de \$ projet de loi de crédits (crédit 2702) -1 873 millions de \$ Autres dépenses	<p>Les dépenses en transport en commun au titre du projet de loi de crédits se retrouvent dans trois sous-programmes (postes) dans le crédit 2702 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moins de 0,1 milliard de dollars sont alloués par le truchement du sous-programme Politiques et planification (poste 1). • 0,3 milliard de dollars sont alloués par le truchement du sous-programme Transports urbains et régionaux (fonctionnement) (poste 2). • 4,7 milliards de dollars sont alloués par le truchement du sous-programme Transports urbains et régionaux (immobilisations) (poste 3). Cela comprend 3,9 milliards de dollars en transferts de capitaux à Metrolinx et 0,8 milliard de dollars en transferts de capitaux aux municipalités pour des projets de transport en commun. <p>Le reste des dépenses en transport en commun totalise un redressement négatif net de 1,9 milliard de dollars dans d'autres dépenses. Cela comprend un redressement négatif net de 2,2 milliards de dollars afin de tenir compte de la consolidation des dépenses de Metrolinx (redressement des charges de fonctionnement, moins les dépenses d'investissements dans les immobilisations, plus les dépenses d'amortissement) et 0,3 milliard de dollars en redressement positif pour le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence.</p>
Investissements dans des actifs immobilisés	3 878 millions de \$	3 878 millions de \$ projet de loi de crédits (crédit 2702)	<p>Le MTO planifie de fournir 3 878 millions de dollars en financement à Metrolinx par le truchement du sous-programme Transports urbains et régionaux (immobilisations) (poste 3) dans le crédit 2702. Il est prévu que ce financement soit investi dans des actifs immobilisés par Metrolinx.</p>

Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020.

Routes

Le MTO prévoit engager 1,7 milliard de dollars en dépenses et investir 2,2 milliards de dollars dans des actifs immobilisés dans le cadre de son programme des routes en 2019-2020. Les charges du programme des routes représentent la dépréciation annuelle (amortissement) des routes de la partie sud de la province et les coûts d'entretien de toutes les routes provinciales. L'investissement dans les actifs immobilisés englobe la valeur comptable nette obtenue par la réfection des actifs routiers existants dans

le Sud de l'Ontario et la création de nouveaux actifs grâce à l'expansion du réseau routier dans le Sud de la province¹².

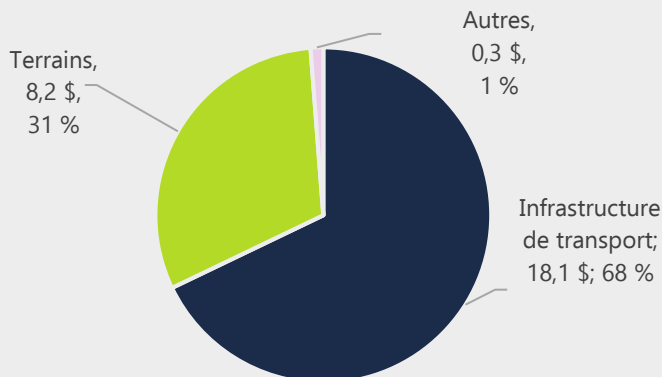
Les charges du programme des routes du ministère de 1,7 milliard de dollars comprennent 1,0 milliard de dollars en charge d'amortissement, qui est principalement reliée aux actifs routiers du Sud. Le MTO dépensera également environ 0,6 milliard de dollars pour des services prévus dans des ententes pour exploiter et entretenir les routes de la province et 0,1 milliard de dollars pour l'infrastructure de transport dans les collectivités des Premières Nations, les voies d'accès et les ponts reliant les routes provinciales dans différentes municipalités, ainsi que les traversiers municipaux.

Le MTO investira 2,2 milliards de dollars dans des actifs immobilisés dans le cadre de son programme des routes en 2019-2020. La plus grande partie de ces dépenses est pour la réfection et l'expansion des actifs routiers existants dans le Sud de l'Ontario. Le reste est utilisé principalement pour soutenir les traversiers et offrir des services aériens éloignés partout en Ontario.

Inventaire des actifs routiers immobilisés provinciaux

La valeur comptable nette totale des actifs routiers de la province (dans le Sud et le Nord de l'Ontario) était de 26,7 milliards de dollars au 31 mars 2019 et devrait croître à 28,0 milliards de dollars au 31 mars 2020. Les actifs routiers de la province sont composés de l'infrastructure de transport (environ 40 000 kilomètres de voies routières, 3 100 ponts et 2 100 ponceaux structurels¹³) d'une valeur de 18,1 milliards de dollars (68 % de la valeur comptable nette totale), de terrains d'une valeur de 8,2 milliards de dollars (31 % de la valeur comptable nette totale) et d'autres actifs d'une valeur de 0,3 milliard de dollars (environ 1 % de la valeur comptable nette totale), notamment des immeubles, des traversiers, des machines et de l'équipement.

Valeur comptable nette des actifs routiers de la province en 2018-2019, en milliards de \$



Source : Analyse du BRF basée sur des renseignements fournis par le ministère des Transports.

¹² La charge d'amortissement annuelle et l'investissement dans les actifs immobilisés pour les routes provinciales dans le Nord sont inscrits auprès du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines.

¹³ Cela comprend l'inventaire des ponts et des ponceaux structurels de la Régie des routes locales (RRL). Le MTO est responsable de gérer les actifs sur les ponts et les ponceaux structurels, mais ne possède pas de titre (propriété) pour ces actifs. La province accorde un financement correspondant à deux fois le montant recueilli en droits par la RRL, financement qui est traité comme une charge d'immobilisations.

Comparaison entre les dépenses du programme des routes et les catégories de dépenses du budget

Dans le tableau qui suit, le BRF décrit la manière dont les dépenses pour la fonction du programme des routes sont attribuées par catégorie de dépenses du budget.

Dépenses du programme des routes du MTO en 2019-2020 par catégorie de dépenses du budget

Type de dépenses	Dépenses totales du programme	Dépenses par catégorie de dépenses du budget	Détails supplémentaires
Charge	1 706 millions de \$	670 millions de \$ projet de loi de crédits (crédit 2704) 1 035 millions de \$ lois autonomes	Les charges pour les routes au titre du projet de loi de crédits (postes) du crédit 2704 : <ul style="list-style-type: none">• 563 millions de dollars fournis par le truchement du sous-programme Opérations et entretien (poste 1). La plupart de ces dépenses sont attribuables à des charges liées aux services, ce qui inclut les coûts d'entretien des routes.• 107 millions de dollars fournis par le truchement du sous-programme Génie des transports et construction (poste 2). Ces dépenses sont principalement attribuables à des paiements de transfert versés aux municipalités au soutien des projets routiers. Le reste des charges liées aux routes comprend plus de 1,0 milliard de dollars en dépenses autorisées au titre des lois autonomes. La plus grande partie de ces dépenses sont reliées aux charges d'amortissement des routes du Sud de l'Ontario.
Investissements dans des actifs immobilisés	2 153 millions de \$	2 153 millions de \$ projet de loi de crédits (crédit 2704)	Tous les investissements dans les actifs routiers immobilisés du Sud de l'Ontario sont autorisés par le truchement d'un sous-programme dans le crédit 2704 : <ul style="list-style-type: none">• 2,2 milliards de dollars sont alloués dans le cadre du sous-programme Infrastructure de transport — actifs (poste 3). Ces dépenses comprennent principalement les investissements pour la réfection et l'expansion des routes.

Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020.

Autres moyens de transport

Le MTO prévoit engager 0,3 milliard de dollars en dépenses et investir moins de 0,1 milliard de dollars dans des actifs immobilisés dans le cadre du programme relatif aux autres moyens de transport.

Les charges du programme relatif aux autres moyens de transport comprennent :

- 117 millions de dollars pour le Programme de la sécurité des usagers de la route, qui supervise la délivrance des immatriculations en Ontario et établit et promeut les normes de sécurité pour les véhicules;
- 59 millions de dollars pour des services d'information et de technologie de l'information au ministère des Transports et au ministère du Travail;

- 53 millions de dollars pour l'administration du ministère, ce qui soutient la prestation de tous les programmes et services offerts par le ministère des Transports.

Les investissements du programme relatif aux autres moyens de transport dans des actifs immobilisés comprennent :

- 34 millions de dollars pour les logiciels d'application de gestion;
- 17 millions de dollars pour le parc automobile et la flotte de bateaux.

Dans le tableau qui suit, le BRF décrit la manière dont les dépenses pour la fonction du programme relatif aux autres moyens de transport sont attribuées par catégories de dépenses du budget.

Dépenses du programme relatif aux autres moyens de transport du MTO en 2019-2020 par catégorie de dépenses du budget

Type de dépenses	Dépenses totales du programme	Dépenses par catégorie de dépenses du budget	Détails supplémentaires
Charge	251 millions de \$	229 millions de \$ projet de loi de crédits (plusieurs crédits) 22 millions de \$ lois autonomes	<p>Les dépenses du MTO pour d'autres moyens de transport au titre du projet de loi de crédits sont autorisées par trois crédits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 117 millions de dollars sont attribuables au Programme de la sécurité des usagers de la route (crédit 2703). • 59 millions de dollars sont attribuables au Groupement du travail et des transports (crédit 2705). • 53 millions de dollars sont attribuables au Programme d'administration du ministère (crédit 2701). <p>Le reste des charges liées aux autres moyens de transport comprend 22 millions de dollars en dépenses autorisées au titre des lois autonomes. La plus grande partie de ces dépenses est reliée aux charges d'amortissement des logiciels et des véhicules.</p>
Investissements dans des actifs immobilisés	51 millions de \$	51 millions de \$ projet de loi de crédits (plusieurs crédits)	<p>Tous les investissements dans des actifs immobilisés pour le programme relatif aux autres moyens de transport sont autorisés dans le cadre de deux crédits dans le projet de loi de crédits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 34 millions de dollars sont attribuables au Programme de la sécurité des usagers de la route (crédit 2703). • 17 millions de dollars sont attribuables au Programme d'administration du ministère (crédit 2701).

Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020.

3 | Principaux problèmes pour 2019-2020

Dans le cadre du rapport de cette année, le BRF a examiné les plans d'immobilisations quinquennaux de la province pour le transport en commun et les routes comme ils sont présentés dans le budget de l'Ontario 2019¹⁴ et le Budget des dépenses 2019-2020. Les deux plans d'immobilisations représentent les dépenses prévues totales pour l'infrastructure de transport en commun et des routes en Ontario au cours des cinq prochaines années¹⁵.

Les dépenses pour les plans d'immobilisations pour le transport en commun et les routes transitent par le ministère des Transports, à l'exception :

- l'actualisation des intérêts débiteurs reliés aux projets d'immobilisations qui sont la propriété de la province, qui est généralement inscrite comme un redressement auprès du ministère des Finances;
- les dépenses pour les routes du Nord de l'Ontario, qui sont inscrites auprès du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines.

Plan d'immobilisations pour le transport en commun

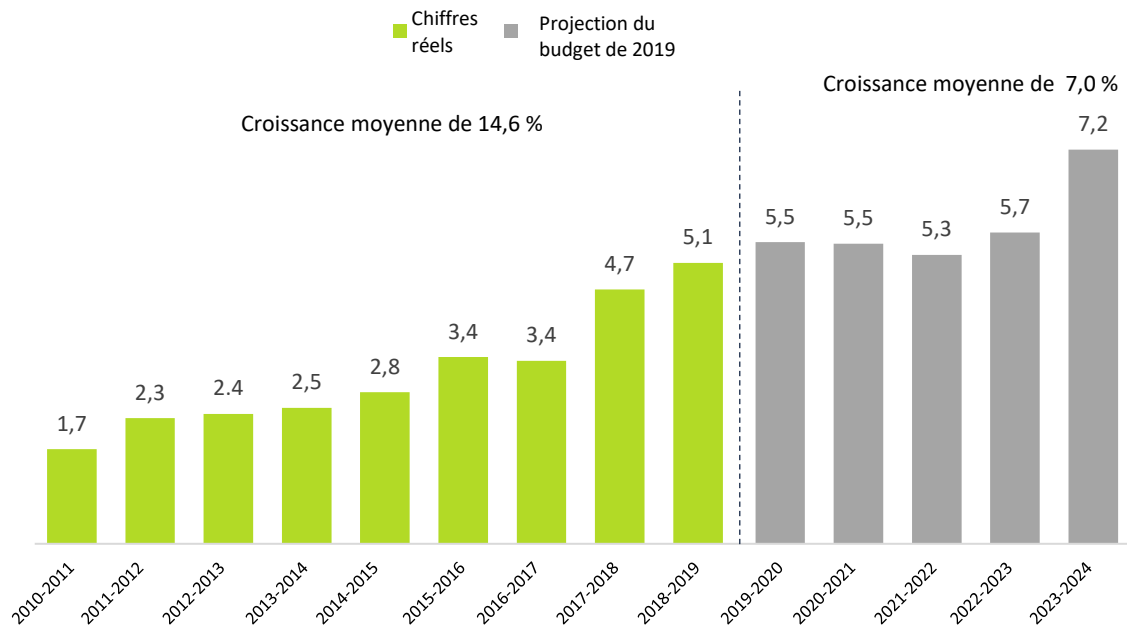
Plan quinquennal des dépenses d'immobilisations pour le transport en commun du budget 2019

Les dépenses d'immobilisations pour le transport en commun devraient être de 5,5 milliards de dollars en 2019-2020 et augmenter à 7,2 milliards de dollars en 2023-2024. Durant cette période, les dépenses d'immobilisations pour le transport en commun devraient croître de 7 % par année en moyenne, principalement en raison d'une augmentation importante prévue d'une année à l'autre des dépenses en 2023-2024 de 1,5 milliard de dollars. Même si le taux de croissance annuelle prévu des dépenses d'immobilisations pour le transport en commun, à 7 %, est environ la moitié du taux qui prévalait de 2010-2011 à 2018-2019, les dépenses annuelles d'immobilisations pour le transport en commun devraient augmenter année après année de 2019-2020 à 2023-2024, comparativement à la précédente période de neuf ans.

¹⁴ Les plans d'immobilisations pour le transport en commun et les routes sont aussi mentionnés comme des « dépenses liées à l'infrastructure » dans le budget. Budget de l'Ontario 2019, p. 14.

¹⁵ Comprend les dépenses dans les actifs d'infrastructure possédés par la province, ainsi que les dépenses de la province pour les actifs d'infrastructure possédés par les municipalités.

Dépenses d'immobilisations pour le transport en commun, en milliards de \$

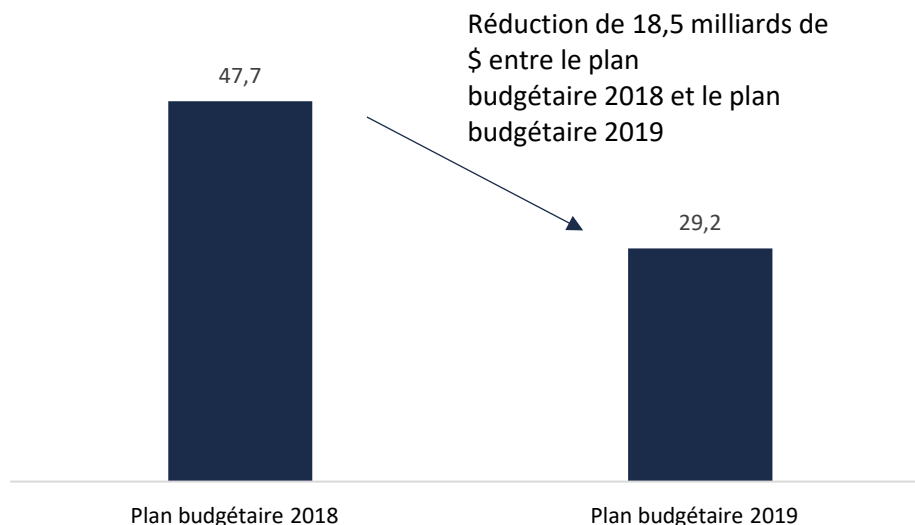


Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du budget de l'Ontario 2019.

Les dépenses du plan budgétaire 2019 sont considérablement inférieures à celles du plan budgétaire 2018

Selon le plan d'immobilisations pour le transport en commun du budget 2019, la province planifie de dépenser 29,2 milliards de dollars pour l'infrastructure de transport en commun au cours des cinq prochaines années. Il s'agit d'une baisse d'environ 18,5 milliards de dollars ou de près de 40 % par rapport aux dépenses prévues du budget 2018 qui s'élevaient à 47,7 milliards de dollars pour la même période.

Dépenses d'immobilisations pour le transport en commun du budget 2019 comparativement au budget 2018, de 2019-2020 à 2023-2024, en milliards de \$



Source : Analyse du BRF du budget de l'Ontario 2019 et des renseignements fournis par la province.

Le BRF estime que la réduction de 18,5 milliards de dollars dans les dépenses d'immobilisations pour le transport en commun est constituée des éléments suivants :

- L'annulation du projet de construction d'un train à grande vitesse dans le corridor Toronto-Windsor, qui selon les estimations du BRF s'était vu attribuer environ 7.7 milliards de dollars de financement au cours des cinq prochaines années¹⁶.
- L'annulation du transfert de deux cents de plus par litre d'essence en financement pour les municipalités en vertu du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, qui devrait faire économiser à la province environ 1,1 milliard de dollars sur cinq ans.
- Une réduction d'environ 9,4 milliards de dollars pour tenir compte de l'observation faite par la province que les dépenses pour des projets d'infrastructure sont historiquement environ 17 % inférieures aux sommes prévues¹⁷. Autrement dit, la province a budgété pour des projets totalisant approximativement 38,7 milliards de dollars pour les cinq prochaines années, mais n'a inclus que 29,2 milliards de dollars en dépenses dans le plan budgétaire en raison de l'hypothèse qu'environ 9,4 milliards de dollars en dépenses ne seront pas engagés¹⁸.
- Le report d'environ 3,6 milliards de dollars au-delà des cinq premières années dans le plan budgétaire 2019.

¹⁶ Les économies totales découlant de l'annulation du projet de train à grande vitesse sont de 11 milliards de dollars jusqu'en 2025-2026. Pour de plus amples détails sur l'initiative, consulter le document [L'Ontario s'engage à investir plus de 11 milliards de dollars pour la phase 1 de la construction de la ligne du TGV](#), gouvernement de l'Ontario, 2018.

¹⁷ Budget de l'Ontario 2019, p. 14.

¹⁸ Environ 0,4 milliard de dollars de cette somme devraient être dépensés de 2024-2025 à 2028-2029.

- Une compensation par une augmentation des dépenses nettes prévues de 3,3 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années en raison de la révision du plan d'expansion du métro de Toronto.

Éléments clés du plan d'immobilisations pour le transport en commun

Le plan quinquennal d'immobilisations pour le transport en commun du budget 2019 comporte cinq éléments principaux : l'expansion de GO Transit, des projets de transport léger sur rail et de service d'autobus rapides, le nouveau plan d'expansion du métro de Toronto de la province, le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence et d'autres dépenses d'infrastructure pour le transport en commun. Globalement, les projets dans le plan d'immobilisations pour le transport en commun appellent des dépenses d'environ 38,7 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années. Cependant, comme il a déjà été mentionné plus haut, le plan budgétaire 2019 comprend une hypothèque qu'environ 9,4 milliards de dollars de dépenses ne se produiront pas en raison de retards dans les échéanciers de construction¹⁹. Surtout, les 9,4 milliards de dollars en fonds hypothétiquement non utilisés n'ont pas été attribués par le ministère à des projets précis et ne sont pas tenus pour compte dans la discussion qui suit. Les membres du Comité permanent des budgets des dépenses peuvent souhaiter demander au ministère des renseignements supplémentaires sur les projets d'immobilisations pour le transport en commun qui devraient être retardés.

Expansion de GO Transit

Le plan d'immobilisations pour le transport en commun comprend 14,0 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années pour l'expansion du réseau GO Transit et l'augmentation de la vitesse et de la fréquence de service. Cela comprend l'amélioration de la signalisation et des systèmes de contrôle ferroviaires, l'électrification de parties du réseau ferroviaire, le prolongement des lignes Niagara, Bowmanville et Kitchener, ainsi que la construction de nouvelles stations et installations GO.

Expansion du transport léger sur rail et du Service d'autobus rapides

La province prévoit dépenser 8,3 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années dans des projets de transport léger sur rail (TLR) et de service d'autobus rapides (SAR). Cela comprend les projets de transport en commun rapide appartenant à la province (Eglinton Crosstown, TLR Hurontario, TLR Finch Ouest et TLR Hamilton), ainsi que les projets appartenant aux municipalités (SAR de London et phase II du TLR d'Ottawa).

Le nouveau plan d'expansion du métro

Le plan d'immobilisations pour le transport en commun du budget 2019 reflète le nouveau plan de la province pour l'expansion du métro à Toronto, à Mississauga et dans la région de York. Le plan comprend une nouvelle ligne de métro et trois prolongements²⁰. Ces quatre projets devraient coûter un total de 28,5 milliards de dollars et être achevés d'ici 2030-2031. En fonction des dates d'achèvement prévues, le BRF prévoit que la province dépensera 6,1 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années²¹.

¹⁹ Budget de l'Ontario 2019, p. 14.

²⁰ Il y a aussi un cinquième projet, le prolongement de la ligne de métro Sheppard. Cependant, l'échéancier et le coût de ce projet seront déterminés après l'achèvement du prolongement de la ligne de métro Scarborough.

²¹ Comme la province sera propriétaire des quatre projets de lignes de métro, le coût total prévu de 28,5 milliards de dollars sera défrayé par la province. Toutes les contributions financières du gouvernement fédéral seront inscrites par la province comme des revenus provenant du gouvernement du Canada. Comme il a été annoncé le 16 octobre 2019, la ville de Toronto ne contribuera pas financièrement aux quatre projets. <https://news.ontario.ca/mto/fr/2019/10/allocation-de-caroline-mulroney-ministre-des-transports.html>.

Propositions de nouvelles constructions et de prolongements pour le métro, en milliards de dollars

Projet	Emplacement	Date prévue d'achèvement	Coût total (en milliards de \$)
Ligne Ontario	Du Centre des sciences de l'Ontario à la Place de l'Ontario	2027	10,9
Prolongement de la ligne de métro Yonge North	De la station Finch au centre Richmond Hill	2029-2030	5,6
Prolongement de la ligne de métro Scarborough	De la station Kennedy au Scarborough Town Centre	2029-2030	5,5
Prolongement de la ligne d'Eglinton Crosstown vers l'ouest	De Mount Dennis à l'aéroport Pearson	2030-2031	4,7

Remarque : Les coûts des projets sont en dollars historiques. Le tableau exclut 1,7 milliard de dollars d'autres coûts, notamment de planification, de conception et d'ingénierie.

Source : Analyse du BRF du budget de l'Ontario 2019 et de l'énoncé économique de l'automne 2019.

Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence

Aux termes du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, la province transfère une portion des revenus générés par la taxe provinciale sur l'essence aux municipalités. L'objectif du programme est d'offrir aux municipalités un « financement des transports en commun stable et prévisible »²². Actuellement, la province transfère l'équivalent de deux cents par litre des revenus de la taxe sur l'essence aux municipalités, ce qui devrait coûter à la province, selon le BRF, 1,7 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années.

Autres infrastructures de transport

Le plan d'immobilisations pour le transport en commun comprend 8,6 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années pour la réfection du réseau GO Transit, la Carte Presto, l'actualisation des intérêts débiteurs reliés aux projets d'immobilisations, les paiements de transfert aux municipalités reliés au Fonds pour l'infrastructure de transport en commun²³, et d'autres projets.

Objectifs, mesures de rendement et résultats

La province prévoit dépenser 29,2 milliards de dollars en infrastructure pour le transport en commun au cours des cinq prochaines années avec les objectifs de réduire la congestion sur les routes, de contribuer

²² <http://www.mto.gov.on.ca/french/service-commitment/gas-tax-program.shtml>.

²³ Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun est un programme fédéral visant à fournir 25,3 milliards de dollars à l'échelle nationale sur une période de dix ans afin de soutenir divers projets de transport en commun : <https://www.infrastructure.gc.ca/plan/pti-itc-fra.html>.

à un environnement plus sain, d'améliorer les « possibilités pour les familles qui vivent dans des collectivités insuffisamment desservies » et de « permettre aux gens de faire la navette entre la maison et le travail plus rapidement »²⁴.

La population ontarienne présente les plus longs temps de déplacement moyens²⁵ pour se rendre au travail au Canada, avec un trajet moyen de 28,8 minutes, ce qui est 18,8 % plus long que la moyenne du reste du Canada²⁶. Dans la RGTH, le temps pour se rendre au travail en transport en commun est en moyenne de 50 minutes.

Les longs temps de déplacement découlent de la congestion routière et entraînent une perte de productivité. Une étude de l'Institut C.D. Howe estime que la congestion routière dans la RGTH coûte 11 milliards de dollars chaque année en perte de productivité²⁷. Dans le budget 2019, la province a cité cet élément comme étant une préoccupation²⁸.

Le BRF a demandé des renseignements au ministère des Transports sur les mesures de rendement et les cibles utilisées par le ministère pour évaluer le rendement du système de transport en commun. En réponse, le ministère a circonscrit trois mesures et cibles de rendement. Voici les trois cibles de rendement du système de transport en commun pour 2019 :

- augmenter le nombre total de déplacements en transport en commun (c.-à-d. l'achalandage total du transport en commun) en Ontario de 931 millions en 2017 à 973 millions en 2019;
- augmenter le nombre total de déplacements en transport en commun par personne de 80,5 par année en 2017 à 82,4 par année en 2019;
- maintenir la vitesse moyenne des véhicules commerciaux sur les routes de la province à 90 % ou plus de la vitesse permise.

²⁴ Budget de l'Ontario 2019, p. 60.

²⁵ Comprend les voitures et le transport en commun. Consulter l'annexe B pour de plus amples renseignements.

²⁶ Consulter l'annexe B pour de plus amples renseignements.

²⁷ Institut C.D. Howe, « Cars, Congestion and Costs: A New Approach to Evaluating Government Infrastructure Investment », 2019.

²⁸ Budget de l'Ontario 2019, p. 60.

Mesures et cibles de rendement de 2014 à 2019

Mesure de rendement	2014	2015	2016	2017	2019
	Résultats				Cible
Achalandage total du transport en commun en Ontario (en millions)	922	922	928	931	973
Nombre de déplacements en transport en commun par personne par année	84,0	83,0	81,9	80,5	82,4
Vitesse moyenne des véhicules commerciaux (% de la vitesse permise)	94,3	94,3	94,1	93,2	90,0

Source : Analyse du BRF des renseignements fournis par le ministère des Transports.

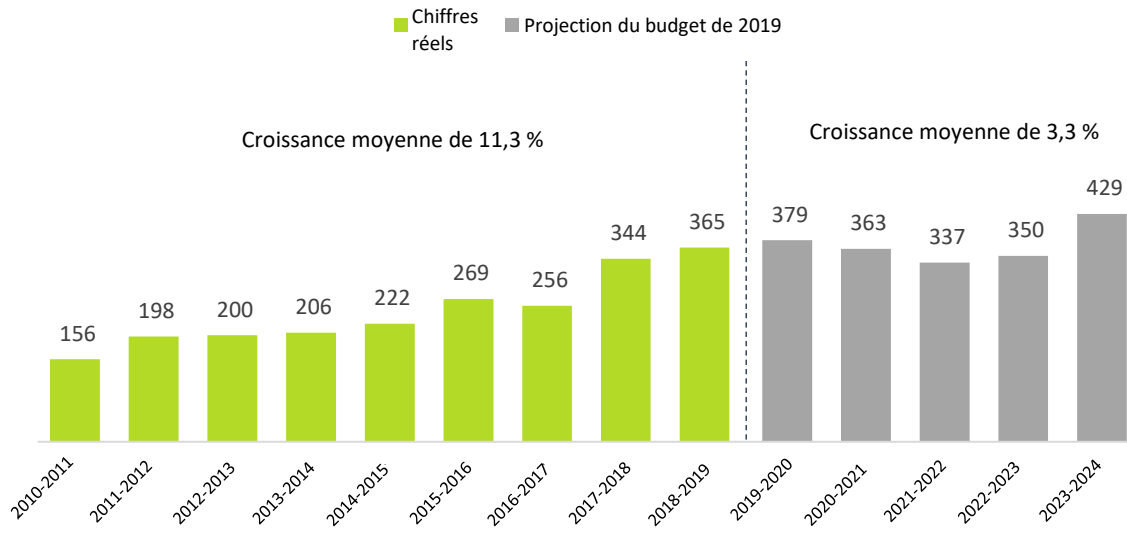
Analyse

Dans le budget 2019, les objectifs déclarés de la province concernant les dépenses d'infrastructure pour le transport en commun étaient de réduire la congestion sur les routes, de contribuer à un environnement plus sain, d'améliorer les « possibilités pour les familles qui vivent dans des collectivités insuffisamment desservies » et de « permettre aux gens de faire la navette entre la maison et le travail plus rapidement »²⁹. Malgré ces objectifs, il n'y a que trois paramètres de rendement utilisés par le ministère pour mesurer l'efficacité du système de transport en commun de la province.

Depuis 2010-2011, les dépenses d'immobilisations pour le transport en commun de la province ont augmenté de manière importante. Les dépenses réelles par habitant d'infrastructure pour le transport en commun (qui font un redressement pour tenir compte de l'inflation et de la croissance de la population) ont crû de 156 \$ par personne en 2010-2011 à 365 \$ par personne en 2018-2019, ce qui représente un taux de croissance moyen de 11,3 % par année. Pour l'avenir, au cours des cinq prochaines années, les dépenses réelles annuelles par habitant d'infrastructure pour le transport en commun devraient être en moyenne de 370 \$, ce qui est supérieur à chacune des années de la période 2010-2011 à 2018-2019. Ce plan quinquennal de dépenses pour le transport en commun représente une augmentation tangible de l'investissement dans l'infrastructure pour le transport en commun comparativement à la période 2010-2011 à 2018-2019.

²⁹ Budget de l'Ontario 2019, p. 60.

Dépenses d'immobilisations pour le transport en commun par personne, redressées pour tenir compte de l'inflation (\$)



Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du budget de l'Ontario 2019.

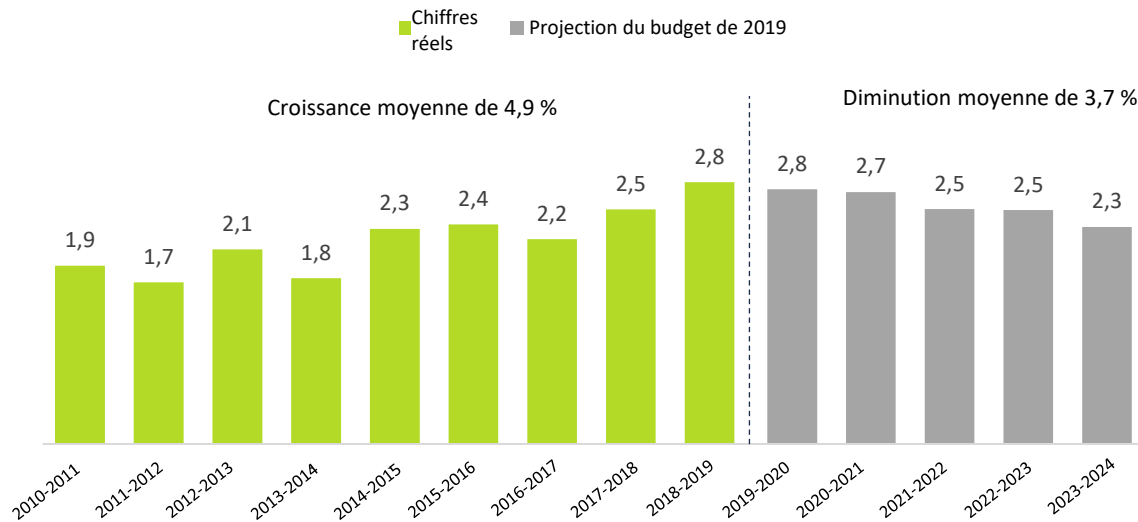
Globalement, les membres du Comité permanent des budgets des dépenses peuvent souhaiter demander comment le ministère compte évaluer l'efficacité de ses dépenses d'infrastructure pour le transport en commun au cours des cinq prochaines années, étant donné les objectifs stipulés par la province dans le budget 2019.

Plan d'immobilisations routières

Plan quinquennal d'immobilisations routières du budget 2019

Au cours des cinq prochaines années, la province planifie de réduire les dépenses annuelles d'infrastructure routière de 2,8 milliards de dollars en 2019-2020 à 2,3 milliards de dollars en 2023-2024, ce qui représente une réduction moyenne annuelle de 3,7 %. En comparaison, durant la période de 2010-2011 à 2018-2019, les dépenses d'infrastructure routière ont crû d'une moyenne annuelle de 4,9 %.

Dépenses d'immobilisations pour les routes, en milliards de \$

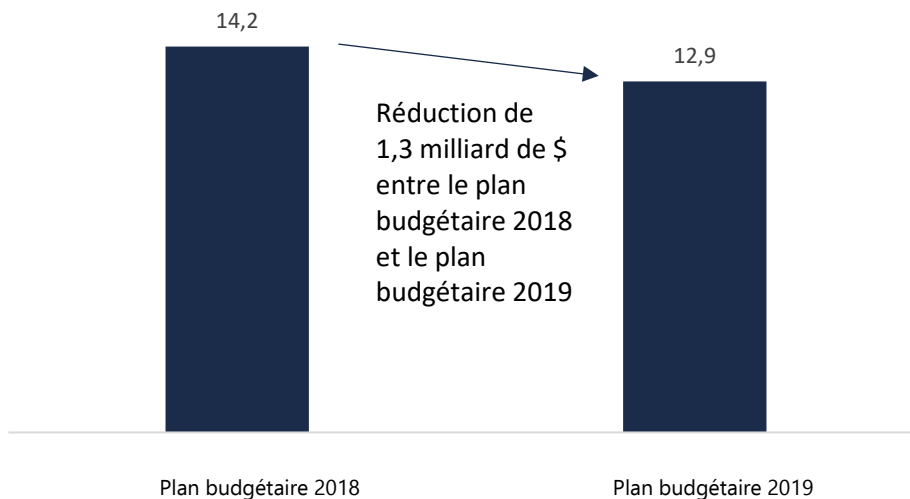


Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du budget de l'Ontario 2019.

Les dépenses du plan budgétaire 2019 sont inférieures à celles du plan budgétaire 2018

Dans le budget de l'Ontario 2019, la province prévoit 12,9 milliards de dollars en dépenses d'immobilisations routières de 2019-2020 à 2023-2024. Il s'agit d'une baisse d'environ 1,3 milliard de dollars ou 9 % par rapport aux dépenses prévues du budget 2018 qui s'élevaient à 14,2 milliards de dollars pour la même période. Le BRF estime que la réduction de 1,3 milliard de dollars dans les dépenses d'infrastructure routière ne sera pas reportée après la période de cinq ans et entraînera une réduction permanente du financement pour les projets de réfection et d'expansion routières.

Dépenses d'immobilisations routières du budget 2019 comparativement au budget 2018, de 2019-2020 à 2023-2024, en milliards de \$



Source : Analyse du BRF du budget de l'Ontario 2019 et des renseignements fournis par la province.

Éléments clés du plan d'immobilisations routières

Le plan de dépenses d'immobilisations routières au cours des cinq prochaines années comprend les éléments suivants :

- 2,7 milliards de dollars pour des projets d'expansion routière dans le Sud de l'Ontario, notamment :
 - une expansion sur 18 km de la route 401 de la rivière Credit à Mississauga jusqu'à Milton;
 - une expansion de la route 427 sur 4,0 km entre l'avenue Finch et la route 7, ainsi qu'une expansion de 6,6 km entre l'avenue Finch et la promenade Major Mackenzie;
 - le projet de l'autoroute 407 Est, qui comprend une expansion de 22 km et un prolongement de 10 km;
 - la promenade Rt. Hon. Herb Gray à Windsor, raccordant la route 401 au réseau routier du Michigan.
- 4,8 milliards de dollars pour des projets de réfection routière dans le sud de l'Ontario. La réfection peut inclure le resurfaçage, des améliorations des intersections, la réfection ou le remplacement de ponts, de tunnels et de ponceaux, l'ajout de stationnements réservés au covoiturage et des améliorations à des échangeurs.
- 2,6 milliards de dollars pour des projets de réfection et d'expansion routières dans le nord de l'Ontario.
- 2,2 milliards de dollars pour le transport aérien et les traversiers en régions éloignées, ainsi que la conception et la gestion de projets routiers.
- 0,5 milliard de dollars en autres transferts aux municipalités et aux Premières Nations.

Objectifs, mesures de rendement et résultats

La province prévoit dépenser 12,9 milliards de dollars dans l'infrastructure routière au cours des cinq prochaines années. Les objectifs du programme comprennent celui de rendre les routes de la province « parmi les plus sécuritaires au monde », en s'assurant que les routes sont fiables pour les usagers, et de créer un réseau routier pour « soutenir le bien-être social et économique des résidents » et pour « contribuer à une qualité de vie plus élevée »³⁰.

Comme mentionné plus haut, la population ontarienne présente les plus longs temps de déplacement moyens³¹ pour se rendre au travail au Canada, avec un trajet moyen de 28,8 minutes, ce qui est 18,8 % plus long que la moyenne du reste du Canada³². Dans la RGTH, 71 % des résidents se rendent au travail en voiture, avec un temps de déplacement moyen de 30 minutes.

Le BRF a demandé des renseignements au ministère des Transports sur les mesures de rendement et les cibles utilisées par le ministère pour évaluer le rendement du système routier. En réponse, le ministère a circonscrit cinq mesures et cibles de rendement. Voici les cinq cibles de rendement du système routier pour 2019 :

- maintenir le taux de décès sur les routes de la province en dessous de 8,0 par 100 000 conducteurs³³;
- après des tempêtes de neige ou de verglas, nettoyer les chaussées à l'intérieur du délai maximal³⁴, au moins 90 % du temps;
- garder au moins 67 % des chaussées routières et 85 % des ponts en bon état;
- maintenir la vitesse moyenne des véhicules commerciaux sur les routes à au moins 90 % de la limite de vitesse.

³⁰ Ministère des Transports, « Document d'information sur le budget des dépenses 2019-2020 », p. 1.

³¹ Comprend les voitures et le transport en commun. Consulter l'annexe B pour de plus amples renseignements.

³² Consulter l'annexe B pour de plus amples renseignements.

³³ Pour le contexte, la cible actuelle de 8,0 décès par 100 000 conducteurs détenteurs d'un permis en 2019 est supérieure au nombre de décès en 2017, à 5,8 décès par 100 000 conducteurs détenteurs d'un permis, et est supérieure à la moyenne canadienne de 7,1 (ministère des Transports, Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2017). Le nombre de décès par 100 000 conducteurs détenteurs d'un permis a été de beaucoup inférieur à la cible du gouvernement chaque année depuis 2002.

³⁴ Le ministère fixe différents délais maximums pour dégager les chaussées pour ses cinq catégories de routes après la fin d'une tempête hivernale : 8 heures pour les routes de la catégorie 1, 16 heures pour les routes de la catégorie 2 et 24 heures pour les routes des catégories 3 à 5.

Mesures et cibles de rendement de 2014 à 2019

Mesures de rendement	2014	2015	2016	2017	2019
	Résultats				Cible
Sécurité routière :					
Décès par 100 000 conducteurs détenteurs d'un permis	5,3	5,4	5,8	5,8	8,0
Chaussées nettoyées après les tempêtes à l'intérieur du délai maximal* (% nettoyé dans les temps)	92	97	97	97	90
Qualité des routes :					
Pourcentage des chaussées en bon état (% du total)	81	81	69**	83	67
Pourcentage des ponts en bon état (% du total)	86	87	86	85	85
Mobilité et congestion routières :					
Vitesse moyenne des véhicules commerciaux (% de la vitesse permise)	94,3	94,3	94,1	93,2	90,0

Le ministère fixe différents délais maximums pour dégager les chaussées pour ses cinq catégories de routes après la fin d'une tempête hivernale : 8 heures pour les routes de la catégorie 1, 16 heures pour les routes de la catégorie 2 et 24 heures pour les routes des catégories 3 à 5.

** Le ministère déclare que la méthode pour collecter des données sur le pourcentage de chaussées en bon état était en transition en 2016. Les résultats de cette mesure de rendement pour 2016 ne sont pas comparables à ceux des autres années.

Source : Ministère des Transports.

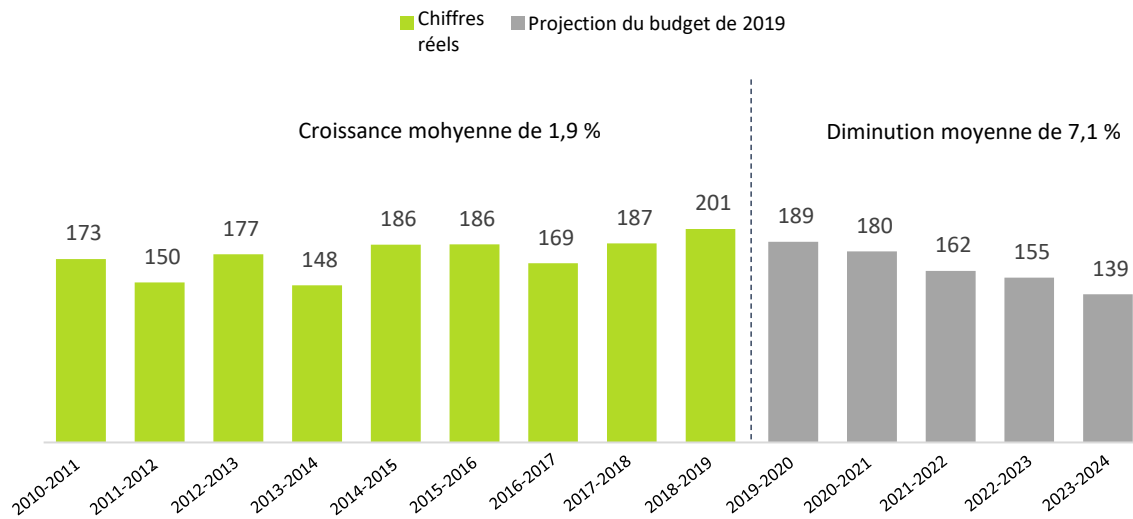
Analyse

Le rendement du système routier de l'Ontario dépasse actuellement les cibles de la province, dans certains cas par une marge importante. Par exemple, la cible de rendement du ministère de huit décès par 100 000 conducteurs détenteurs d'un permis en 2019 est plus élevée que le nombre de décès par 100 000 conducteurs détenteurs d'un permis chaque année depuis 2002.

Par ailleurs, comme il a été mentionné plus haut, les conducteurs de l'Ontario subissent les temps de déplacements les plus longs au Canada, ce qui n'est pas une mesure utilisée par le ministère pour évaluer le rendement du programme des routes.

Par habitant en termes réels, avec un redressement pour tenir compte de l'inflation et de la croissance de la population, les dépenses d'immobilisations routières ont crû de 173 \$ par personne en 2010-2011 à 201 \$ par personne en 2018-2019, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 1,9 %. Pour l'avenir, durant le plan budgétaire quinquennal, les dépenses réelles par habitant d'infrastructure routière devraient diminuer chaque année. D'ici 2023-2024, la province prévoit dépenser 139 \$ par personne (corrigé en fonction de l'inflation) pour l'infrastructure routière, le plus bas niveau en plus de 13 ans. Globalement, le plan quinquennal de dépenses routières représente une diminution tangible de l'investissement dans l'infrastructure routière comparativement à la précédente période de cinq ans.

Dépenses d'immobilisations routières par personne, redressées pour tenir compte de l'inflation (\$)



Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du budget de l'Ontario 2019.

Une autre façon d'examiner le plan d'infrastructure routière de la province consiste à comparer les dépenses aux inducteurs de coûts. Le BRF considère que les principaux inducteurs de coûts des dépenses pour l'infrastructure routière sont la population en âge de conduire et l'inflation des prix³⁵. Lorsque la population en âge de conduire est en croissance, le nombre de véhicules est en hausse, ce qui augmente la demande pour la capacité routière. Semblablement, le coût de l'expansion et de la réfection des routes augmente avec l'inflation des prix.

Entre 2019-2020 et 2023-2024, le BRF prévoit que le nombre de véhicules en Ontario augmentera de 1,9 % par année³⁶, ce qui tient principalement compte de la croissance de la population en âge de conduire d'environ 11,9 millions en 2018 à 13 millions en 2023 (1,7 % de croissance annuelle moyenne). De plus, durant cette période, l'inflation des prix devrait atteindre en moyenne 1,9 % par année.

Selon les principaux inducteurs de coûts de la population en âge de conduire et de l'inflation des prix, le BRF a élaboré un modèle pour estimer l'investissement annuel dans l'infrastructure routière (pour la réfection et l'expansion) nécessaire pour maintenir le niveau de service actuel du système routier de la province. Autrement dit, l'investissement annuel dans l'infrastructure prévu par le modèle des principaux inducteurs de coûts du BRF est une approximation de l'investissement requis pour maintenir le statu quo³⁷.

Selon le modèle des principaux inducteurs de coûts du BRF, les dépenses prévues du ministère en matière d'infrastructure routière au cours des quatre premières années du plan budgétaire 2019 dépassent les

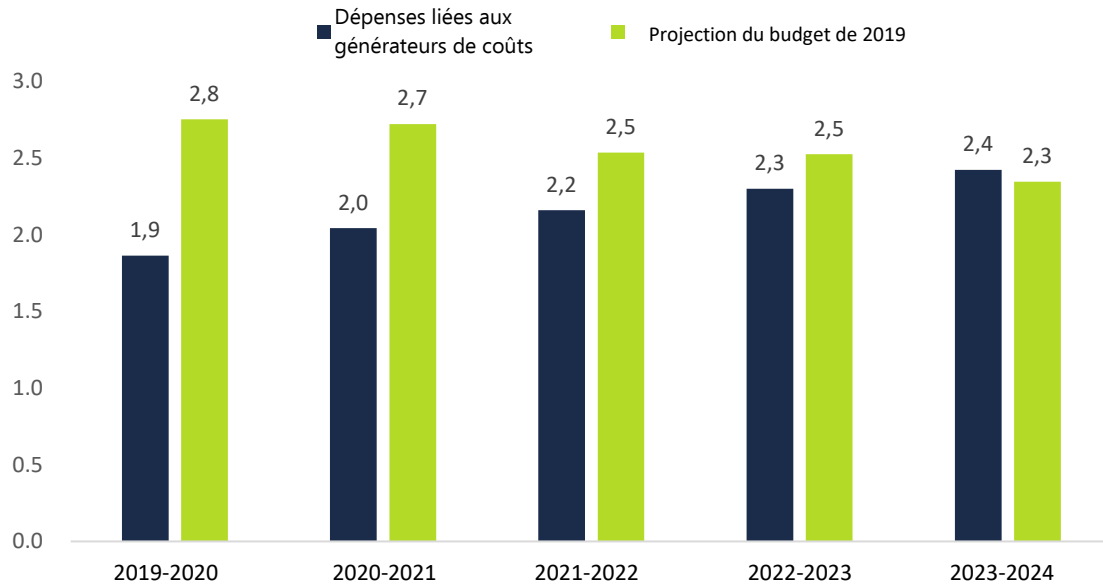
³⁵ Les autres inducteurs de coûts comprennent le revenu disponible, puisque les gens avec un revenu plus important ont tendance à conduire davantage, ainsi que le niveau d'activité économique dans la province qui est relié au nombre de véhicules commerciaux sur les routes.

³⁶ Le BRF prévoit le nombre de véhicules en fonction d'une méthodologie utilisée par le [ministère des Transports des États-Unis](#) (de plus amples détails sont disponibles sur demande). Selon cette méthodologie, le BRF prévoit que le nombre de véhicules personnels et commerciaux en Ontario, qui s'élevait à 12,5 millions en 2018 (Statistique Canada, tableau 23-10-0067-01), augmentera d'environ 1,3 million d'ici 2023.

³⁷ Dans l'analyse du BRF, les inducteurs de coûts sont utilisés pour offrir une estimation générale du niveau de dépenses nécessaires pour maintenir la qualité actuelle d'un service ou d'un programme public, compte tenu des changements dans la population et l'économie. Cependant, cette estimation ne tient pas compte des changements dans la qualité du service ou du programme public dus aux améliorations technologiques ou à d'autres gains d'efficacité. De plus, les inducteurs de coûts n'offrent pas d'aperçu du montant des dépenses nécessaires pour obtenir un niveau optimal de qualité pour le service ou le programme public.

dépenses nécessaires pour maintenir l'état actuel du système routier d'un total d'environ 2,2 milliards de dollars. En 2023-2024, les dépenses prévues par le ministère sont inférieures aux dépenses nécessaires pour respecter les principaux inducteurs de coûts d'environ 0,1 milliard de dollars. Globalement, cela implique que l'investissement dans l'infrastructure routière au cours des cinq prochaines années devrait être suffisant pour maintenir les niveaux de service actuels.

Dépenses d'immobilisations routières comparativement aux principaux inducteurs de coûts, en milliards de \$



Source : Analyse du BRF basée sur des renseignements fournis par Statistique Canada, le ministère des Finances et le ministère des Transports.

4 | Revue des programmes

Le présent chapitre examine les dépenses proposées et prévues pour le Budget des dépenses 2019-2020 du ministère des Transports par crédits de programme (dépenses au titre du projet de loi de crédits), dépenses au titre des lois autonomes (statutaires) et autres dépenses (consolidation et autres redressements).

Crédit 2701 — Programme d'administration du ministère

Le Programme d'administration du ministère soutient la prestation de tous les programmes et services offerts par le ministère des Transports. Les dépenses totales proposées pour le crédit 2701 (charges et actifs) sont en baisse de 1 million de dollars, ou 2,1 %, par rapport à la proposition de l'année précédente. Les charges pour les traitements et les salaires devraient croître de 2 millions de dollars. Cependant, cette augmentation des dépenses est plus que compensée par la baisse des investissements dans des actifs pour le parc automobile et la flotte de bateaux, qui sont réduits de 4 millions de dollars par rapport à la proposition de l'année dernière.

Crédit 2701 — Programme d'administration du ministère, charges

Poste	Programme d'administration du ministère (crédit 2701)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
1	Soutien opérationnel					
	Traitements et salaires	18	20	2	11,4	3,3
	Services	38	38	0	0,5	12,8
	Recouvrements	-24	-24	-0	-1,5	S.O.
	Autres dépenses nettes	19	19	0	1,3	34,2
	Total des crédits pour les charges	51	53	2	4,2	4,6

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2701 — Programme d'administration du ministère, actifs

Poste	Programme d'administration du ministère (crédit 2701)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
3	Administration du ministère					
	Parc automobile et flotte de bateaux	20	17	-4	-18,0	4,0
	Total des crédits pour les actifs	20	17	-4	-18,0	4,0

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2702 — Politiques et planification

Le Programme des politiques et de la planification offre principalement du financement à Metrolinx et aux municipalités pour des investissements dans les projets d'immobilisations pour le transport en commun. À 5,1 milliards de dollars, le crédit 2702 est responsable de 85 % des charges au titre du projet de loi de crédits pour le ministère des Transports en 2019-2020. Dans l'ensemble, les dépenses proposées pour le crédit 2702 sont en baisse de 1,3 milliard de dollars, ou 20,1 %, par rapport à l'année précédente. Il y a trois principaux sous-programmes (postes) dans le crédit 2702 :

- Politiques et planification (moins de 0,1 milliard de \$)
- Transports urbains et régionaux — fonctionnement (0,3 milliard de \$)
- Transports urbains et régionaux — immobilisations (4,7 milliards de \$)

Politiques et planification

Les dépenses proposées pour le sous-programme Politiques et planification (poste 1) sont de 37 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 2 millions de dollars ou 6,0 % par rapport à l'année dernière. Ce sous-programme comprend largement des dépenses pour les traitements et les salaires, ainsi que pour les services. Les dépenses moins importantes proposées pour 2019-2020 sont principalement dues aux charges inférieures pour les services³⁸, qui sont réduites de 2 millions de dollars, ou près de 14 % par rapport à l'année dernière.

Transports urbains et régionaux — fonctionnement

Les dépenses proposées pour le sous-programme Transports urbains et régionaux — fonctionnement (poste 2) sont de 326 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 181 millions de dollars ou de près de 36 % par rapport à l'année dernière. Les dépenses proposées inférieures pour 2019-2020 découlent d'un certain nombre de changements, dont les suivants :

- Une diminution de 184 millions de dollars (ou 36 %) de les subventions de fonctionnement de Metrolinx.
- Des économies de 142 millions de dollars découlant de l'annulation de cinq programmes qui étaient financés par le truchement du Compte de réduction des gaz à effet de serre (CRGES)³⁹.

³⁸ Les « services » comprennent la publicité, les communications, la réparation des machines et autres éléments.

³⁹ Aux termes du programme de plafonnement et d'échange qui a été annulé, les revenus générés par la vente de droits d'émission de gaz à effet de serre étaient utilisés pour financer des programmes conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à ce qui était appelé le Compte de réduction des gaz à effet de serre (CRGES). Pour de plus amples renseignements, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous le rapport du BRF Plafonnement et échange : Examen financier de la décision d'annuler le Programme de plafonnement et d'échange », 2018.

Économies découlant des programmes annulés dans le crédit-poste 2702-2

Programmes annulés	Dépenses proposées pour 2018-2019 (en millions de \$)
Éducation et sensibilisation aux avantages des véhicules électriques	5
Programme de subventions pour la gestion de la demande en transport	1
Projet de promotion des véhicules utilitaires écologiques	25
CRGES — autre	8
Programme d'encouragement pour les véhicules électriques et les infrastructures	103
Total des économies	142

Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2018-2019 et 2019-2020.

- Les dépenses proposées pour les traitements et salaires et les services sont en baisse d'environ 19 millions de dollars en 2019-2020 comparativement à 2018-2019.
- Les dépenses proposées pour le crédit d'impôt de l'Ontario aux personnes âgées pour le transport en commun sont réduites d'environ 6 millions de dollars comparativement à 2018-2019. Cette baisse des dépenses proposées est due à une estimation révisée du coût du programme et ne reflète pas un changement au programme.
- La baisse des dépenses proposées est partiellement compensée par des augmentations des coûts de 174 millions de dollars liées à de plus faibles recouvrements. Les recouvrements moins importants en 2019-2020 sont principalement liés à l'annulation du programme de plafonnement et d'échange Aux termes du programme de plafonnement et d'échange, les revenus générés par la vente de droits d'émission de gaz à effet de serre étaient utilisés pour le coût des programmes conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce au CRGES⁴⁰.

Transports urbains et régionaux — immobilisations

Les dépenses proposées pour le sous-programme Transports urbains et régionaux — immobilisations (poste 3) sont de 4,7 milliards de dollars, ce qui représente une baisse de 1,1 milliard de dollars ou 18,8 % par rapport à l'année dernière.

Pour 2019-2020, ce sous-programme n'est composé que d'un seul programme de paiement de transfert de 4,7 milliards de dollars appelé Transports en commun. On prévoit que sur les 4,7 milliards de dollars, 3,9 milliards de dollars seront attribués à Metrolinx afin de financer des projets provinciaux de transport en commun et 0,9 milliard de dollars sera attribué aux municipalités pour des projets municipaux de transport en commun⁴¹.

Le financement demandé pour le programme de paiement de transfert Transports en commun est en baisse d'une somme nette de 1,6 milliard de dollars comparativement à 2018-2019. Ce changement est constitué d'une réduction de 1,7 milliard de dollars du financement pour les projets d'immobilisations de

⁴⁰ Pour de plus amples renseignements, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous le rapport du BRF Plafonnement et échange : Examen financier de la décision d'annuler le Programme de plafonnement et d'échange », 2018.

⁴¹ Consulter le chapitre 2 pour de plus amples renseignements.

Metrolinx⁴², partiellement compensée par une augmentation prévue de 0,1 milliard de dollars pour les paiements aux municipalités, qui est principalement due au Fonds pour l'infrastructure de transport en commun⁴³.

Il y a également eu des économies de 524 millions de dollars en 2019-2020 découlant de l'annulation de quatre programmes qui étaient financés par l'entremise du CRGES⁴⁴.

Économies découlant des programmes annulés dans le crédit-poste 2702-3

Programmes annulés	Dépenses proposées pour 2018-2019 (en millions de \$)
Infrastructure cyclable	41
Service régional express	435
Véhicules électriques et infrastructure publique de rechargement	45
CRGES — autre	2
Total	524

Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2018-2019 et 2019-2020.

Finalement, les économies réalisées en raison des dépenses moindres dans le programme de paiement de transfert Transports en commun et des quatre programmes annulés sont partiellement compensées par une augmentation de coût de 1,0 milliard de dollars due à des recouvrements moins importants. Les recouvrements moins importants en 2019-2020 sont liés à l'annulation du programme de plafonnement et d'échange⁴⁵ et à l'abrogation de la *Loi de 2014 sur le Fonds Trillium*⁴⁶. Pour de plus amples renseignements, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous.

⁴² Consulter les chapitres 2 et 3 pour de plus amples détails sur les projets d'immobilisations inclus dans le plan de dépenses de Metrolinx pour 2019-2020 et les changements dans le plan budgétaire 2019 par rapport au plan budgétaire 2018.

⁴³ Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun est un programme fédéral visant à fournir 25,3 milliards de dollars à l'échelle nationale sur une période de dix ans afin de soutenir divers projets de transport en commun : <https://www.infrastructure.gc.ca/plan/pti-itc-fra.html>.

⁴⁴ Pour de plus amples renseignements sur le CRGES, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous.

⁴⁵ Aux termes du programme de plafonnement et d'échange, les revenus générés par la vente de droits d'émission de gaz à effet de serre étaient utilisés pour compenser le coût des programmes conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (grâce au CRGES). Pour de plus amples renseignements, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous le rapport du BRF Plafonnement et échange : Examen financier de la décision d'annuler le Programme de plafonnement et d'échange », 2018.

⁴⁶ Sous le Fonds Trillium, les revenus générés par la vente d'actifs désignés, comme la vente partielle d'Hydro One et la participation au capital de la province dans General Motors, étaient utilisés pour financer les investissements dans l'infrastructure. Pour de plus amples renseignements sur le Fonds Trillium et la vente partielle d'Hydro One, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous et le document du BRF « Hydro One : Analyse financière actualisée de la vente partielle d'Hydro One », 2018.

Crédit 2702 — Politiques et planification, charges

Poste	Politiques et planification (crédit 2707)	Budget 2018- 2019 (en millions de \$)	Budget 2019- 2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
1	Politiques et planification					
	Traitements et salaires	20	20	-0	-0,6	2,9
	Services	16	14	-2	-13,9	0,5
	Autres dépenses	3	3	0	1,2	-1,3
	Total du poste	39	37	-2	-6,0	1,6
2	Transports urbains et régionaux — fonctionnement					
	Éducation et sensibilisation aux avantages des véhicules électriques	5	0	-5	-100,0	S.O.
	Programme de subventions pour la gestion de la demande en transport	1	0	-1	-100,0	S.O.
	Projet de promotion des véhicules utilitaires écologiques	25	0	-25	-100,0	S.O.
	CRGES — autre	8	0	-8	-100,0	S.O.
	Programme de subventions pour les transports communautaires	3	0	-3	-100,0	S.O.
	Programme d'encouragement pour les véhicules électriques et les infrastructures	103	0	-103	-100,0	-100,0
	Subventions de fonctionnement de Metrolinx	505	321	-184	-36,4	11,0
	Crédit d'impôt de l'Ontario aux personnes âgées pour le transport en commun	10	4	-6	-63,1	S.O.
	Subventions pour la participation et la sensibilisation	0	0	0	0,0	-0,4
	Traitements et salaires	7	1	-6	-88,4	S.O.
	Services	14	0	-13	-98,6	S.O.
	Recouvrements	-174	0	174	100,0	S.O.
	Autres dépenses	1	0	-1	-91,5	S.O.
	Total du poste	507	326	-181	-35,7	9,7

3 Transports urbains et régionaux — immobilisations					
Transports en commun	6 335	4 740	-1 594	-25,2	15,1
Infrastructure cyclable	41	0	-41	-100,0	S.O.
Service régional express	435	0	-435	-100,0	S.O.
Véhicules électriques et infrastructure publique de rechargement	45	0	-45	-100,0	S.O.
CRGES — autre	2	0	-2	-100,0	S.O.
Recouvrements	-1 021	0	1 021	100,0	S.O.
Total du poste	5 837	4 740	-1 097	-18,8	15,1
Total des crédits pour les charges	6 384	5 103	-1 281	-20,1	14,6

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2703 — Programme de la sécurité des usagers de la route

Le Programme de la sécurité des usagers de la route est responsable de la sécurité routière et supervise la délivrance des immatriculations en Ontario. Dans l'ensemble, les dépenses proposées de 151 millions de dollars pour le crédit 2703 (charges et actifs) sont en baisse de 13 millions de dollars, ou 8,1 %, par rapport à l'année précédente. La diminution des dépenses est principalement due aux charges inférieures pour les services, qui sont réduites de 10 millions de dollars, ou près de 20 % par rapport à l'année dernière. Par ailleurs, l'investissement dans les logiciels d'application de gestion devrait diminuer de 5 millions de dollars, ou près de 14 %. Ces diminutions des dépenses sont partiellement compensées par des charges accrues pour les traitements et les salaires, qui sont en hausse de 3 millions de dollars, ou 4,3 %.

Crédit 2703 — Programme de la sécurité des usagers de la route, charges

Poste	Programme de la sécurité des usagers de la route (crédit 2703)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
1	Sécurité des usagers de la route					
	Subventions pour la sécurité publique	0	0	0	0,0	-28,5
	Subventions de recherche	0	0	0	0,0	S.O.
	Traitements et salaires	65	67	3	4,3	1,7
	Services	52	41	-10	-19,9	4,6
	Recouvrements	-7	-8	-1	-18,6	S.O.
	Autres dépenses	15	16	1	6,4	0,5
	Total des crédits pour les charges	125	117	-8	-6,3	0,9

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2703 — Programme de la sécurité des usagers de la route, actifs

Poste	Programme de la sécurité des usagers de la route (crédit 2703)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
3	Sécurité des usagers de la route					
	Logiciels d'application de gestion	40	34	-5	-13,8	-3,3
	Total des crédits pour les actifs	40	34	-5	-13,8	-3,3

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2704 — Programme de gestion des routes provinciales

Le Programme de gestion des routes provinciales supervise le réseau routier provincial, qui couvre l'entretien, la réfection et l'expansion des routes⁴⁷. Le programme est aussi responsable des aéroports en régions éloignées dans le Nord de l'Ontario, des services de traversiers, du financement des routes des Premières Nations et des autres initiatives en matière de transport. Les dépenses totales du programme (charges et actifs) pour le crédit 2704 sont en hausse de 88 millions de dollars, ou 3,2 %, par rapport à la proposition de l'année précédente.

Il y a trois principaux sous-programmes (postes) dans le crédit 2704 :

- Opérations et entretien (0,6 milliard de dollars)
- Génie des transports et construction (0,1 milliard de dollars)
- Infrastructure de transport — actifs (2,2 milliards de dollars)

Opérations et entretien

Les dépenses proposées pour le sous-programme Opérations et entretien (poste 1) sont de 563 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 60 millions de dollars ou de près de 12 % par rapport à l'année dernière.

La plus grande partie de cette augmentation des dépenses proposées est due aux charges pour les services, qui ont augmenté de 74 millions de dollars, ou 18 % par rapport à l'année dernière. Les charges liées aux services comprennent les coûts d'entretien du réseau routier provincial, comme pour l'enlèvement de la neige et la réparation des nids de poule. L'augmentation des dépenses due à la hausse des coûts de services est partiellement compensée par des charges inférieures pour les fournitures et le matériel (inclus dans les autres dépenses), en baisse de 19 millions de dollars, ou près de 60 % par rapport à l'année dernière.

Génie des transports et construction

Les dépenses proposées pour le sous-programme Génie des transports et construction (poste 2) sont de 107 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 6 millions de dollars ou 6,0 % par rapport à l'année dernière.

Ce sous-programme comprend plusieurs programmes qui financent divers projets d'infrastructure de transport. Ensemble, ces programmes devraient totaliser 73 millions de dollars en 2019-2020, ce qui représente une baisse de 23 millions de dollars, ou 24 % par rapport à l'année dernière. La plus grande partie de cette réduction du financement est due à une baisse du financement pour les projets municipaux liés à l'autoroute 407, qui diminue de 22 millions de dollars, ou 47 %. Il y avait aussi une somme de 10 millions de dollars pour la route 17 de Prescott Russell l'an dernier, mais aucun financement n'a été proposé pour cette année.

La réduction de 23 millions de dollars en financement pour les programmes mentionnés plus haut devrait être plus que compensée par la somme de 25 millions de dollars en charges supplémentaires en raison de recouvrements moins importants et de charges de services supplémentaires de 4 millions de dollars.

⁴⁷ L'investissement dans la réfection et l'expansion de l'infrastructure, ainsi que la charge d'amortissement pour les routes provinciales dans le Nord sont inscrits auprès du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines.

Infrastructure de transport — actifs

Les dépenses proposées pour le sous-programme Infrastructure de transport — actifs (poste 3) sont de 2,2 milliards de dollars, ce qui représente une hausse de 22 millions de dollars ou 1,0 % par rapport à l'an dernier.

Ce sous-programme comprend des investissements dans des actifs immobilisés reliés à la réfection et à l'expansion du réseau routier de la province dans le Sud et d'autres actifs d'infrastructure de transport. Les dépenses dans l'infrastructure de transport dans ce sous-programme devraient être réduites de 60 millions de dollars, ou 2,4 % par rapport à l'année dernière, alors que les dépenses pour les terrains devraient être réduites de 58 millions de dollars, ou 31 %.

Bien que les dépenses totales pour les actifs immobilisés devraient être en baisse de 137 millions de dollars dans ce sous-programme, les dépenses globales devraient augmenter de 22 millions de dollars. La différence est causée par de plus faibles recouvrements, qui devraient faire augmenter les dépenses de 160 millions de dollars. Les recouvrements moins importants en 2019-2020 tiennent compte des transferts moindres des autres ministères, de l'annulation du programme de plafonnement et d'échange et de l'abrogation de la *Loi de 2014 sur le Fonds Trillium*. (Pour de plus amples renseignements, consulter la partie « Autres dépenses » ci-dessous.)

Crédit 2704 — Programme de gestion des routes provinciales, charges

Poste	Programme de gestion des routes provinciales (crédit 2704)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
1	Opérations et entretien					
	Traversiers municipaux	4	6	2	63,0	12,4
	Paiements tenant lieu d'impôt aux municipalités	6	6	0	0,0	-4,1
	Traitements et salaires	72	75	3	4,0	3,9
	Services	413	487	74	18,0	11,8
	Recouvrements	-44	-44	-0	-0,2	S.O.
	Autres dépenses	52	33	-19	-37,1	-3,8
	Total du poste	503	563	60	11,9	7,6
2	Génie des transports et construction					
	Traversiers municipaux	0	11	11	S.O.	S.O.
	Infrastructure municipale liée à l'autoroute 407	47	25	-22	-47,2	67,9
	Routes de raccordement	30	30	0	0,0	S.O.
	Route 17 de Prescott Russell	10	0	-10	-100,0	-100,0
	Premières Nations	6	6	0	0,0	12,9
	Améliorations municipales et environnementales	2	1	-1	-72,2	17,1
	Infrastructure municipale liée à l'autoroute 401	1	0	-1	-100,0	S.O.
	Ville d'Essex	1	1	0	0,0	S.O.
	Services	9	12	4	40,5	3,5
	Recouvrements	-25	0	25	100,0	S.O.
	Autres dépenses	22	22	1	3,5	92,4
	Total du poste	101	107	6	6,0	19,9
	Total des crédits pour les charges	604	670	66	10,9	9,1

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2704 — Programme de gestion des routes provinciales, actifs

Poste	Programme de gestion des routes provinciales (crédit 2704)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
3	Infrastructure de transport — actifs					
	Terrains	187	129	-58	-31,0	-22,4
	Immeubles	27	18	-9	-32,4	-2,7
	Infrastructure des transports	2 510	2 450	-60	-2,4	-0,3
	Machines et équipement	3	2	-1	-40,6	4,6
	Logiciels d'application de gestion	15	10	-5	-33,3	8,6
	Parc automobile et flotte de bateaux	67	62	-5	-7,2	121,9
	Recouvrements	-678	-518	160	23,5	-1,0
	Total des crédits pour les actifs	2 130	2 153	22	1,0	-2,8

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Crédit 2705 — Groupement du travail et des transports

Le programme Groupement du travail et des transports est responsable des services liés à l'information et à la technologie (IT) pour les ministères du Travail et des Transports. Dans l'ensemble, les dépenses proposées de 59 millions de dollars pour le crédit 2705 sont en hausse de 2 millions de dollars, ou 4,2 %, par rapport à l'année précédente. La plus grande partie de cette augmentation des dépenses est due aux charges plus élevées pour les traitements et les salaires, qui ont augmenté de 2 millions de dollars, ou 6,7 % par rapport à l'année dernière.

Crédit 2705 — Groupement du travail et des transports, charges

Poste	Groupement du travail et des transports (crédit 2705)	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
1	Services d'information et de technologie de l'information					
	Traitements et salaires	29	31	2	6,7	2,6
	Services	62	62	-1	-1,2	19,6
	Recouvrements	-39	-39	1	1,8	S.O.
	Autres dépenses	5	5	0	10,1	4,1
	Total des crédits pour les charges	57	59	2	4,2	0,9

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Lois autonomes

Les dépenses du ministère des Transports autorisées au titre des lois autonomes devraient augmenter de 71 millions de dollars, ou 7,2 % par rapport à l'an dernier. L'augmentation des dépenses est due à une charge d'amortissement plus élevée pour les actifs du réseau routier provincial et les autres actifs de l'infrastructure de transport.

Dépenses (statutaires) au titre de lois autonomes

Dépenses (statutaires) au titre de lois autonomes	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
Amortissement	1 002	1 074	72	7,2	7,6
Recouvrements	-16	-16	-0	-2,5	-6,4
Total des dépenses au titre de lois autonomes	986	1 058	71	7,2	7,6

Remarque : Les dépenses au titre des lois autonomes comprennent 338 millions de dollars reliés au Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, mais sont compensées par des recouvrements de 338 millions de dollars. Le montant net de zéro est donc exclu de ce tableau.

Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Autres dépenses

Globalement, les autres dépenses devraient croître de 768 millions de dollars en 2019-2020 comparativement à 2018-2019, une augmentation de près de 30 %.

En 2019-2020, les autres dépenses comprennent un redressement négatif net de 2,2 milliards de dollars pour Metrolinx, le résultat net d'un redressement positif des opérations de 0,8 milliard de dollars et d'un redressement négatif des immobilisations de 3,0 milliards de dollars⁴⁸.

Le redressement des opérations de 0,8 milliard de dollars tient compte du fait que Metrolinx finance une portion de ses charges de fonctionnement à partir de ses propres revenus, comme les titres de transport de GO Transit. Ce redressement devrait augmenter de 0,1 milliard de dollars, ou 21 % par rapport à l'année dernière, ce qui veut dire que Metrolinx devra financer elle-même une plus grande partie de ses dépenses de fonctionnement.

Le redressement négatif pour les immobilisations de 3,0 milliards de dollars tient compte des investissements dans des actifs immobilisés faits par Metrolinx, compensés par une charge d'amortissement. Ce redressement devrait faire augmenter d'autres dépenses de 1,8 milliard de dollars, ou près de 38 % par rapport à l'année dernière, principalement parce que le ministère prévoit qu'il fournira 1,7 milliard de dollars de moins en financement à Metrolinx en 2019-2020 pour ses investissements dans des actifs immobilisés.

Les autres dépenses comprennent aussi 338 millions de dollars dans le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence, qui devraient augmenter de 17 millions de dollars, ou 5,3 % par rapport à l'année dernière.

Finalement, les autres dépenses sont en baisse de 1,2 milliard de dollars en raison de l'annulation du programme de plafonnement et d'échange et de l'abrogation de la *Loi de 2014 sur le Fonds Trillium*.

Aux termes du programme de plafonnement et d'échange, les revenus générés par la vente de droits d'émission de gaz à effet de serre étaient utilisés pour financer des programmes conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à ce qui était appelé le Compte de réduction des gaz à effet de serre (CRGES)⁴⁹. En 2018-2019, un financement de 697 millions de dollars a été attribué à plus de neuf programmes dans trois sous-programmes (crédit-postes) : Transports urbains et régionaux — fonctionnement (2702-2), Transports urbains et régionaux — immobilisations (2702-3) et Infrastructure de transport — actifs (2704-03). Grâce à l'annulation du programme de plafonnement et d'échange, la plupart des programmes financés par les revenus de plafonnement et d'échange par l'entremise du CRGES ont été annulés, entraînant des économies d'environ 697 millions de dollars en 2019-2020 pour le ministère des Transports⁵⁰.

Aux termes du programme du Fonds Trillium, les revenus générés par la vente d'actifs provinciaux devaient servir à financer des investissements dans l'infrastructure⁵¹. Au total, la province a affecté une

⁴⁸ Consulter l'annexe A pour de plus amples détails sur les redressements de consolidation de Metrolinx.

⁴⁹ Pour de plus amples renseignements, consulter le document du BRF « Plafonnement et échange : Examen financier de la décision d'annuler le Programme de plafonnement et d'échange », 2018. Noter aussi que le CRGES a été renommé le Compte de liquidation du programme de plafonnement et d'échange.

⁵⁰ En date du 31 mars 2019, il restait 12,1 millions de dollars dans le Compte de réduction des gaz à effet de serre, ce qui représente la différence entre le montant total des revenus de la vente des droits d'émission de gaz à effet de serre et les dépenses totales pour des programmes autorisés. Comptes publics de l'Ontario 2018-2019, volume 1, p. 2-483.

⁵¹ Pour de plus amples renseignements sur le Fonds Trillium et la vente partielle d'Hydro One, consulter le document du BRF « Hydro One : Analyse financière actualisée de la vente partielle d'Hydro One », 2018.

somme nette de 6,5 milliards de dollars provenant de la vente d'actifs au Fonds Trillium, en raison des transactions suivantes :

- la vente d'actions de General Motors;
- la vente partielle d'Hydro One;
- la vente du bien-fonds de la LCBO;
- la vente d'Hydro One Brampton;
- la vente des biens-fonds du siège social d'OPG.

À la fin de l'exercice 2018-2019 (31 mars 2019), la province avait dépensé 0,8 milliard sur les 6,5 milliards de dollars attribués au Fonds Trillium pour des investissements dans l'infrastructure, laissant un restant de 5,7 milliards de dollars à être dépensé pour des projets d'infrastructure. Cependant, la *Loi de 2014 sur le Fonds Trillium* a été abrogée le 1^{er} avril 2019 et le compte du Fonds Trillium a été fermé. Par conséquent, sur les 6,5 milliards de dollars en financement amassé par la province, 0,8 milliard a été investi dans des projets d'infrastructure, la somme restante de 5,7 milliards de dollars ayant servi à améliorer l'équilibre budgétaire de la province pour la période de 2014-2015 à 2018-2019. Pour le MTO, l'annulation du programme du Fonds Trillium entraîne des dépenses inférieures de 522 millions de dollars en 2019-2020 comparativement à 2018-2019. Ces dépenses inférieures se reflètent principalement dans la réduction de 1,6 milliard de dollars dans le sous-programme Transports urbains et régionaux — immobilisations (crédit-vote 2702-3) du programme de paiement de transfert Transports en commun 2019-2020.

Autres dépenses

Autres dépenses	Budget 2018-2019 (en millions de \$)	Budget 2019-2020 (en millions de \$)	Changement sur 1 an (en millions de \$)	Croissance sur 1 an (%)	Croissance historique moyenne sur 5 ans (%)
Metrolinx — fonctionnement	659	800	141	21,3	9,8
Metrolinx — immobilisations	-4 841	-3 011	1 830	37,8	-10,4
Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence	321	338	17	5,3	1,2
Dépenses du Compte de réduction des gaz à effet de serre (aussi appelé le Compte de liquidation du programme de plafonnement et d'échange)	697	0	-697	-100,0	S.O.
Dépenses du Fonds Trillium	522	0	-522	-100,0	S.O.
Total des autres dépenses	-2 641	-1 873	768	29,1	-13,0

Remarque : Cela exclut les dépenses pour des actifs de 70 millions de dollars en 2018-2019 concernant le CRGES et le Fonds Trillium.
Source : Analyse du BRF des Comptes publics de l'Ontario et du Budget des dépenses.

Annexe A : Comprendre les redressements de consolidation

Que sont les redressements de consolidation?

La consolidation comptable est le processus consistant à combiner les données financières de plusieurs filiales ou entités commerciales dans un organisme, et de regrouper celui-ci avec un organisme-satellite à des fins d'établissement des rapports. La province possède un certain nombre de filiales, d'agences ou d'entités, comme des conseils scolaires, des hôpitaux et Metrolinx, qui sont consolidées dans les états financiers de la province.

Ces entités consolidées sont sans lien de dépendance avec la province. Autrement dit, elles peuvent mobiliser leurs propres fonds et dépenser de l'argent sans autorisation législative, et elles peuvent déclarer leur propre ensemble d'états financiers. Cependant, elles peuvent recevoir du financement provincial et relèvent de la province. Les résultats financiers de ces entités sont donc consolidés et déclarés dans le budget de l'Ontario et les Comptes publics⁵².

Pourquoi faire des redressements de consolidation?

Le Budget des dépenses présente des renseignements financiers sur une base consolidée et non consolidée. Cela s'explique par le fait qu'il doit y avoir une distinction constitutionnelle et juridique entre les dépenses d'« argent public » prélevé par le biais des impôts, des taxes et d'autres sources, et l'argent recueilli par une entité consolidée⁵³. Par exemple, tout transfert de fonds d'un ministère à une entité consolidée représente une utilisation d'argent public, et cette charge doit être déclarée séparément dans le Budget et approuvée dans le cadre de la *Loi de crédits*.

Cependant, le Budget est préparé pour réconcilier les dépenses totales avec les charges totales comme elles sont déclarées dans le budget de l'Ontario et les Comptes publics, qui divulguent les charges du point de vue de l'utilisation finale (c.-à-d. du point de vue de l'entité consolidée). Par conséquent, si l'entité consolidée (comme Metrolinx ou les conseils scolaires) déclare des dépenses totales différentes de la quantité de fonds reçue de la province dans le cadre de transferts de paiement, un « redressement de consolidation » est alors nécessaire⁵⁴.

Comment les résultats financiers sont-ils consolidés?

Dans le cas de Metrolinx, le ministère des Transports a transféré 3,7 milliards de dollars à l'organisme en paiements de transfert en 2017-2018. Cependant, Metrolinx a seulement engagé 1,6 milliard de dollars en dépenses. Par conséquent, un redressement de consolidation négatif de 2,1 milliards de dollars était nécessaire pour déclarer des charges totales consolidées de 1,6 milliard de dollars pour Metrolinx. Ce redressement de consolidation est composé d'éléments d'immobilisations et de fonctionnement.

⁵² Les résultats financiers des entités ne sont tenus pour compte que s'ils passent une série de tests du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP). Metrolinx est consolidé dans les états financiers de la province par intégration proportionnelle, puisque les charges de Metrolinx sont déclarées comme des charges dans les états financiers consolidés de la province, et les revenus de Metrolinx sont déclarés comme des revenus.

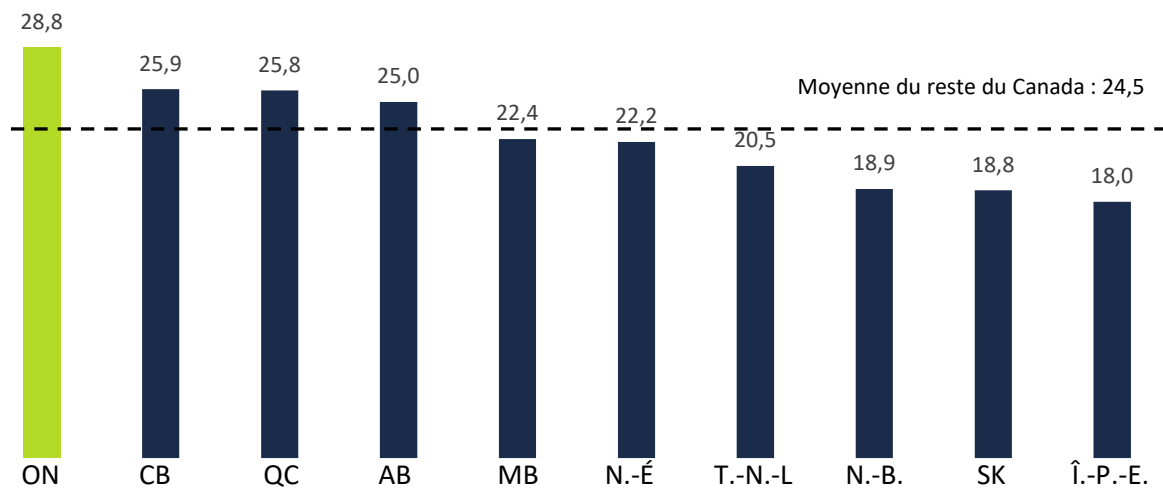
⁵³ Conformément à la disposition 11.1(1) de la *Loi de 1990 sur l'administration financière*, toutes les dépenses d'argent public par la province doivent être autorisées par une loi de la Législature.

⁵⁴ Il existe un certain nombre de raisons pour lesquelles une entité consolidée pourrait dépenser plus ou moins que le montant des fonds transférés par la province. Par exemple, une partie des fonds reçus de la province pourrait être dépensée par l'entité consolidée pour des actifs, ce qui n'est pas inscrit comme une charge. Autrement, l'entité consolidée pourrait dépenser des fonds additionnels provenant de revenus générés de façon indépendante ou d'un financement par emprunt.

Annexe B : Déplacements de la population ontarienne pour aller travailler

Selon des données de Statistique Canada⁵⁵, la population ontarienne a le temps de déplacement moyen le plus élevé pour se rendre au travail de toutes les provinces canadiennes, avec un temps de déplacement moyen de 28,8 minutes⁵⁶. C'est 4,3 minutes ou 18 % de plus que la moyenne du reste du Canada qui est 24,5 minutes. La Colombie-Britannique possède le deuxième temps de déplacement le plus long au pays avec 25,9 minutes. À l'opposé, l'Île-du-Prince-Édouard a le temps de déplacement moyen le plus court à 18 minutes.

Temps de déplacement moyen pour se rendre au travail par province en 2016, en minutes



Source : Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322.

Les longs temps de déplacement dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) contribuent au long temps moyen de déplacement pour la province. Les villes de la RGTH comme Toronto, Hamilton et Oshawa ont des temps de déplacement moyens pour aller travailler de 34,0, 28,4 et 33,5 minutes respectivement. Ces temps de déplacement sont parmi les plus élevés au Canada.

En moyenne, le temps de déplacement pour les villes de la RGTH est de 33,4 minutes⁵⁷. En comparaison, après les villes de la RGTH, Montréal présente le deuxième temps de déplacement moyen pour se rendre au travail le plus élevé à 30,0 minutes, ce qui est 3,4 minutes de moins que la moyenne pour la RGTH. En revanche, la moyenne pour la RGTH est inférieure de 1,3 minute au temps de déplacement moyen pour la ville de New York qui est de 34,7 minutes⁵⁸.

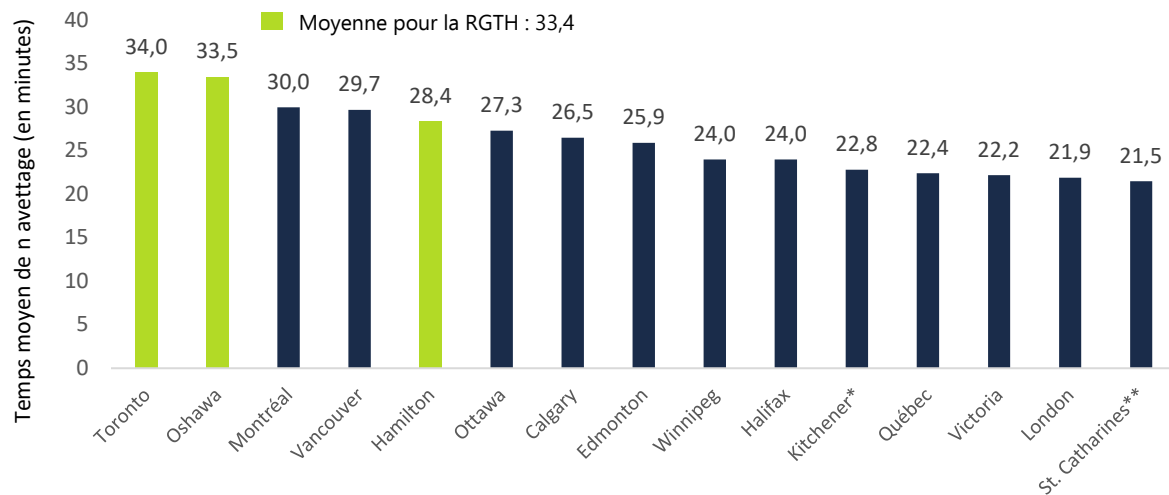
⁵⁵ Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322.

⁵⁶ Comprend tous les types de transport.

⁵⁷ Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322. Le catalogue comprend uniquement les temps de déplacement pour trois villes de la RGTH : Toronto, Oshawa et Hamilton. Le BRF utilise une moyenne pondérée pour ces trois villes afin d'arriver à un temps moyen de déplacement approximatif pour toutes les villes de la RGTH.

⁵⁸ Ministère des Finances, Faits saillants du recensement 2016 : Feuille de renseignements 14 : Déplacements entre le domicile et le travail.

Temps de déplacement moyen pour se rendre au travail par ville sélectionnée en 2016, en minutes



Remarque : Le BRF utilise une moyenne pondérée pour les villes de Toronto, Oshawa et Hamilton afin d'arriver à une approximation du temps de déplacement moyen pour toutes les villes de la RGTH.

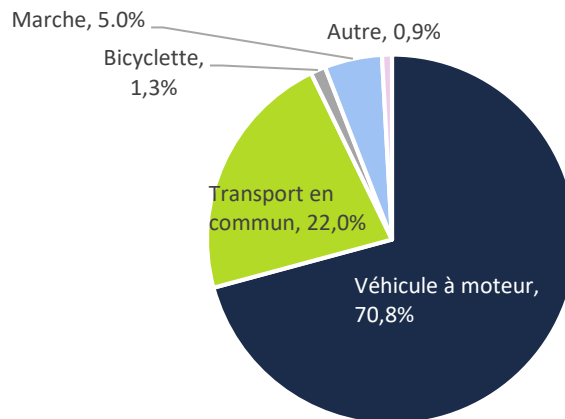
* Inclut Kitchener, Cambridge et Waterloo.

** Inclut St. Catharines et Niagara.

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322.

Dans la RGTH, les véhicules motorisés sont le mode de transport le plus commun pour se rendre au travail, utilisés par environ 70,8 % des résidents de cette région. Le transport en commun est utilisé par environ 22,0 % des résidents de la RGTH, alors que 5,0 % marchent, 1,3 % se déplacent en vélo et 0,9 % utilisent d'autres modes de transport.

Mode de transport utilisé par les résidents de la RGTH pour se rendre au travail en 2016

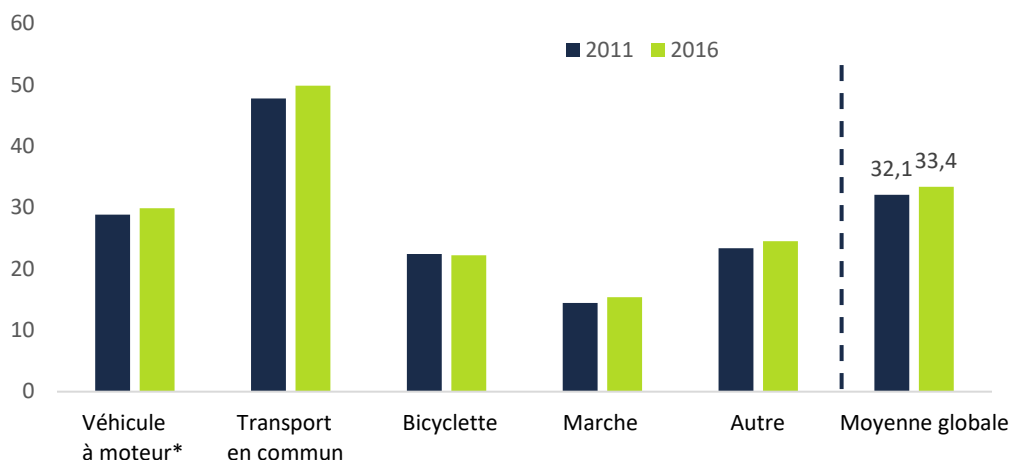


Remarque : Les véhicules motorisés comprennent les voitures, camions, camionnettes, motocyclettes, scooters et mobylettes.

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322.

Pour les résidents de la RGTH, le temps moyen global pour se rendre au travail a augmenté de 32,1 minutes en 2011 à 33,4 minutes en 2016. Le temps moyen pour se rendre au travail avec des véhicules motorisés a augmenté de 28,9 minutes en 2011 à 29,9 minutes en 2016, alors que le temps moyen de déplacement en transport en commun a augmenté de 47,8 minutes en 2011 à 49,9 minutes en 2016. Le temps moyen de déplacement en vélo est resté relativement stable de 2011 à 2016, diminuant de 0,2 minute en moyenne. Le temps moyen que prennent les résidents de la RGTH à marcher pour se rendre au travail ou à utiliser d'autres types de transport a augmenté de 0,9 minute et de 1,1 minute respectivement, de 2011 à 2016.

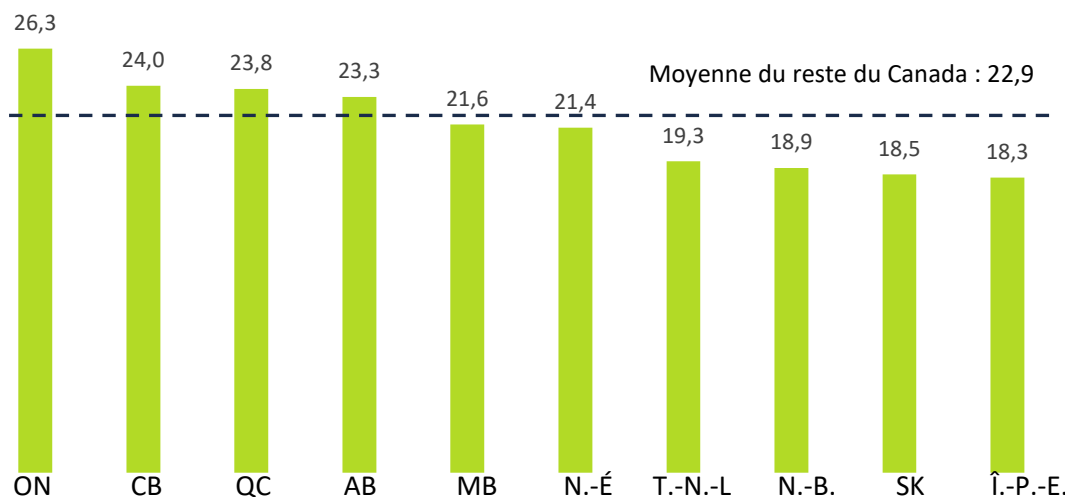
Temps de déplacement moyens par mode de transport pour la RGTH en 2011 et 2016, en minutes



* Les véhicules motorisés comprennent les voitures, camions, camionnettes, motocyclettes, scooters et mobylettes.
Source : Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322.

Finalement, le temps moyen passé par les conducteurs de voitures, de camions et de camionnettes pour se rendre au travail en Ontario était de 26,3 minutes en 2016, ce qui représentait 3,4 minutes ou 15 % de plus que la moyenne du reste du Canada qui était de 22,9 minutes.

Temps de déplacement moyen pour les conducteurs par province, en minutes



Source : Statistique Canada, Recensement 2016, n° de catalogue 98-400-X2016322.

Annexe C : Élaboration du présent rapport

Autorité

Le directeur de la responsabilité financière a décidé d'effectuer l'analyse présentée dans ce rapport en vertu de la disposition 10 (1) a) de la *Loi de 2013 sur le directeur de la responsabilité financière*.

Méthodologie

Ce rapport a été préparé grâce à l'information accessible au public et aux renseignements fournis par le ministère des Transports et le ministère des Finances.

Sauf indication contraire, tous les montants sont en dollars canadiens courants (c.-à-d. non rajustés en fonction de l'inflation).