



**BRF**

**BUREAU DE LA RESPONSABILITÉ  
FINANCIÈRE DE L'ONTARIO**

# L'infrastructure provinciale

**Examen de l'infrastructure de la  
province et évaluation de son état**

**2020**

## À propos de ce 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 en réponse à une demande d'un membre de l'Assemblée législative et termine la première phase d'un projet en trois parties qui a pour but d'estimer les répercussions financières du changement climatique sur l'infrastructure municipale et provinciale. 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.

Le présent rapport a été préparé par Sabrina Afroz, Nicolas Rhodes et Matthew Stephenson, avec des contributions d'Edward Crummev et Katrina Talavera, sous la direction de Jeffrey Novak et de David West.

Ce rapport se fonde sur les données contenues dans l'inventaire des biens provinciaux produit par le ministère de l'Infrastructure et a grandement profité de l'aide des membres du personnel du ministère, lesquels ont appuyé le BRF dans la mise au point de son modèle de détérioration de l'infrastructure.

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



**BRF**

BUREAU DE LA RESPONSABILITÉ  
FINANCIÈRE DE L'ONTARIO



Bureau de la responsabilité financière de l'Ontario

2, rue Bloor Ouest, bureau 900, Toronto (Ontario) M4W 3E2 | [fao-on.org](http://fao-on.org) | [info@fao-on.org](mailto:info@fao-on.org) | 416-644-0702

Ce document est également disponible en format accessible et peut être téléchargé au format PDF depuis notre site Web.

ISBN 978-1-4868-4812-6

© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2020

# Table des matières

<b>1   Résumé</b>	<b>2</b>
<b>2   Introduction et contexte</b>	<b>6</b>
Aperçu de l'infrastructure publique	6
État de fonctionnement et déficit infrastructurel	7
Objet de ce rapport	8
<b>3   L'infrastructure de la province</b>	<b>9</b>
De quelle infrastructure la province est-elle propriétaire?	9
La valeur de l'infrastructure de la province	12
<b>4   L'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province</b>	<b>14</b>
L'importance de l'état de fonctionnement	14
Détails sur l'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province	15
Ce que veut dire « déficit infrastructurel »	16
Le déficit infrastructurel de la province	16
<b>5   Remédier au déficit infrastructurel de la province</b>	<b>20</b>
Éliminer le déficit infrastructurel	20
Examen du plan d'immobilisations de 2019	21
<b>6   Annexes</b>	<b>25</b>
A. État des biens par région économique	25
B. État des biens par secteur	39
C. Préparation de ce rapport	41

# 1 | Résumé

## Aperçu et contexte

- L'infrastructure publique, et l'état de fonctionnement de cette infrastructure, a un impact direct sur les communautés et rend possibles les activités quotidiennes de l'économie et de la société, tout en assurant la capacité à réagir aux défis économiques et sociaux qui pourraient survenir.
- On estime que le gouvernement de l'Ontario (la province) possède 38 % de l'infrastructure publique en Ontario, les municipalités en possèdent 52 % et le gouvernement du Canada, 10 %.
- Le présent rapport passe en revue les biens d'infrastructure appartenant à la province, évalue l'état de fonctionnement de ces biens et évalue le coût pour amener les biens de la province dans un bon état de fonctionnement en 2020-2021 et au cours des 10 prochaines années.

## La valeur de l'infrastructure de la province

- Le présent rapport est principalement axé sur les biens qui appartiennent ou sont contrôlés par la province<sup>1</sup>. Ces biens comprennent l'infrastructure des bâtiments, l'infrastructure d'ingénierie ainsi que les machines et l'équipement, et sont regroupés en six secteurs : transport en commun, autoroutes et ponts, hôpitaux, écoles, collèges et « autres »<sup>2</sup>.
- Le BRF estime que la valeur de remplacement actuelle (VRA) de l'infrastructure de la province s'élevait à 265,6 milliards de dollars au 31 mars 2020. La VRA représente ce qu'il en coûterait aujourd'hui pour reconstruire un bien doté des mêmes capacités, fonctionnalités et performances que le bien original.
  - Les autoroutes et ponts (84,7 milliards de dollars), les écoles (68,1 milliards de dollars) et les hôpitaux (58,5 milliards de dollars) représentent près de 80 % de la valeur des biens d'infrastructure de la province.

## L'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province et le déficit infrastructurel

- Maintenir les biens en état de fonctionnement aide à maximiser les avantages de l'infrastructure publique de manière rentable et fait en sorte que ces biens sont exploités dans un état qui est considéré acceptable tant du point de vue de l'ingénierie que de la gestion des coûts.
- Selon l'examen du BRF, 65,3 % de ces biens provinciaux (une valeur de 173,4 milliards de dollars) sont actuellement en bon état de fonctionnement, alors que 34,7 % des biens de la province restants (une valeur de 92,1 milliards de dollars) ne sont pas en bon état de fonctionnement.
  - Les autoroutes et ponts, les écoles et le secteur « autre » présentent tous une proportion de biens en bon état de fonctionnement relativement plus élevée que la moyenne provinciale.
  - En comparaison, seulement 54,1 % des biens du secteur des hôpitaux sont dans un bon état de fonctionnement.

<sup>1</sup> Autrement dit, les biens sont consolidés dans les états financiers de la province.

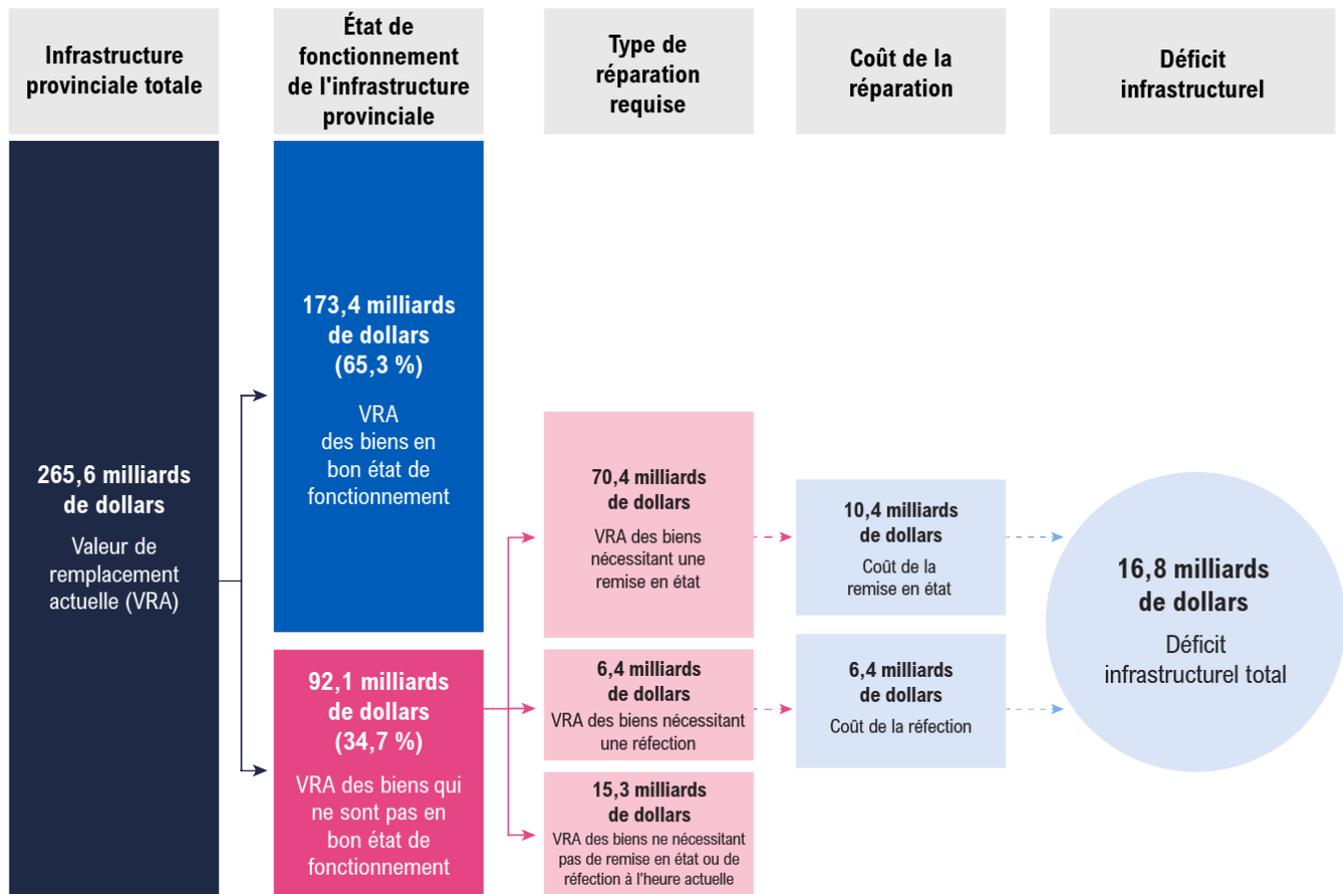
<sup>2</sup> Les biens du secteur « autres » comprennent les bureaux appartenant au gouvernement, les établissements correctionnels et les palais de justice ainsi que les biens appartenant au ministère des Richesses naturelles et des Forêts.

- Les dépenses en immobilisations nécessaires pour remettre en état des biens admissibles sont définies dans le présent rapport comme le déficit infrastructurel<sup>3</sup>. L'estimation des dépenses requises pour éliminer le déficit infrastructurel aide les gestionnaires à préparer leurs plans et leurs budgets.
- Le BRF évalue que le déficit infrastructurel s'élève actuellement à 16,8 milliards de dollars. Cela représente la somme qu'il faudra engager pour amener les 34,7 % des biens provinciaux qui nécessitent des dépenses en immobilisations à un bon état de fonctionnement en 2020-2021<sup>4</sup>.
  - Les biens du secteur des hôpitaux représentent la partie la plus importante du déficit infrastructurel, soit 4,8 milliards de dollars, suivis des transports (4,0 milliards de dollars) et des écoles (3,7 milliards de dollars). Le déficit infrastructurel pour le secteur des autoroutes et des ponts est de 1,9 milliard de dollars, celui du secteur « autre » est de 1,4 milliard de dollars et celui du secteur des collèges est de 1,0 milliard de dollars.
  - Sur une base relative, le secteur des autoroutes et ponts de l'Ontario présente le déficit infrastructurel le plus faible par rapport à la valeur des biens du secteur (2,2 %), ce qui signifie que les biens de ce secteur sont relativement en meilleur état que ceux des autres secteurs. En revanche, le secteur du transport en commun affiche de loin le déficit infrastructurel le plus élevé en proportion des biens du secteur, soit 16,7 %, ce qui signifie que les biens de ce secteur sont en moins bon état comparativement d'autres biens de la province.
- Pour de plus amples renseignements sur l'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel par région économique, voir l'[annexe A](#). Pour une ventilation exhaustive de l'état de fonctionnement et du déficit infrastructurel, par secteur et par type de bien, consulter l'[annexe B](#).

<sup>3</sup> Voir l'[Annexe C](#) pour une description de la manière dont le déficit infrastructurel est calculé dans le présent rapport.

<sup>4</sup> Selon le modèle de détérioration de l'infrastructure du BRF, certains biens qui ne sont pas en bon état de fonctionnement ne requièrent pas d'investissement en capital dans l'immédiat et ne sont pas inclus dans le déficit infrastructurel. Consulter l'[annexe C](#) pour plus de détails.

## L'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province et le déficit infrastructurel, 2020-2021



Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

## Remédier au déficit infrastructurel de la province

- Éliminer entièrement le déficit infrastructurel de 16,8 milliards de dollars en 2020-2021 n'est pas réaliste en raison des contraintes liées aux capacités et au temps de développement requis pour les projets d'infrastructure complexes.
- Le BRF estime plutôt que le coût (en dollars historiques) de l'élimination du déficit infrastructurel sur cinq ans, puis le maintien de tous les biens de la province en bon état de fonctionnement, selon les besoins, au cours des cinq années suivantes s'élève à 64,5 milliards de dollars. Cela représente un investissement annuel moyen sur 10 ans de 6,5 milliards de dollars<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> L'estimation des coûts tient uniquement compte des dépenses en immobilisations nécessaires pour éliminer le déficit infrastructurel pour les biens existants et ne tient pas compte des dépenses pour les travaux de remise en état et de réfection qui peuvent être requis pour les nouveaux biens mis en service au cours des 10 prochaines années.

- En comparaison, le BRF estime que le plan d'immobilisations de 10-year contenu dans le budget de l'Ontario 2019 a uniquement affecté 47,7 milliards de dollars en dépenses pour éliminer le déficit infrastructurel. Cela représente un manque à gagner de 16,9 milliards de dollars (ou 35 %) ou un écart entre la somme nécessaire pour éliminer le déficit infrastructurel et maintenir les biens de la province en bon état de fonctionnement, et ce qui est prévu dans le plan d'immobilisations. Par conséquent, le plan d'immobilisations du budget 2019 n'apporte pas une solution adéquate au déficit infrastructurel de la province au cours des 10 prochaines années<sup>6</sup>.
- Selon le plan d'immobilisations du budget 2019, on prévoit que le déficit infrastructurel de la province chutera et que sa valeur actuelle de 16,8 milliards de dollars passera à un seuil de 8,2 milliards de dollars en 2022-2023 et demeurera relativement stable jusqu'à 2025-2026. Cependant, on prévoit que le déficit augmentera de manière importante au cours de la période de 2026-2027 à 2029-2030, tandis que le plan d'immobilisation de la province demande une hausse relative des dépenses pour de nouvelles infrastructures et une réduction pour pallier à la condition des biens existants au cours de cette période. D'ici 2029-2030, on prévoit que le déficit infrastructurel de la province atteindra 22,7 milliards de dollars.
- En dernier lieu, le BRF a examiné le manque à gagner de financement de 16,9 milliards de dollars dans le budget 2019 secteur par secteur et a déterminé que le secteur des autoroutes et ponts était le seul qui était financé suffisamment pour éliminer complètement son déficit infrastructurel au cours des 10 prochaines années.
  - Tous les autres secteurs présentaient des écarts de financement, dont le plus important touchait le secteur du transport en commun (écart de financement de 7,2 milliards de dollars), suivi du secteur des collèges (écart de financement de 3,2 milliards de dollars), du secteur « autres » (écart de financement de 2,9 milliards de dollars), du secteur des hôpitaux (écart de financement de 2,5 milliards de dollars) et du secteur des écoles (écart de financement de 1,9 milliard de dollars).

<sup>6</sup> Depuis la rédaction de ce rapport, la province a publié une mise à jour de son plan d'immobilisations de dix ans dans le cadre du budget de l'Ontario 2020. Dans le budget 2020, les investissements du plan d'immobilisations de 10 ans sont dans l'ensemble légèrement inférieurs à ceux du budget 2019. Le BRF n'a pas passé en revue le plan d'immobilisations du budget 2020 en détail, mais il est vraisemblable que les conclusions de ce rapport s'appliquent au plan d'immobilisations du budget 2020.

# 2 | Introduction et contexte

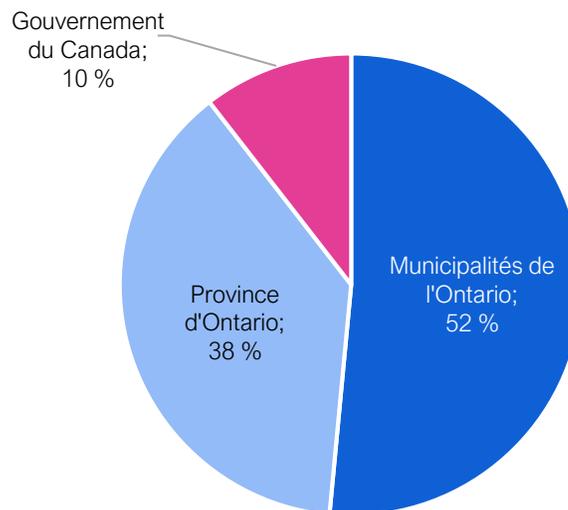
## Aperçu de l'infrastructure publique

L'infrastructure publique, et l'état de fonctionnement de cette infrastructure, a un impact direct sur les communautés et rend possibles les activités quotidiennes de l'économie et de la société, tout en assurant la capacité à réagir aux défis économiques et sociaux qui pourraient survenir<sup>7</sup>.

Les biens d'infrastructure requièrent en général un capital considérable, nécessitent un développement sur une période étendue et tendent à avoir une longue vie utile<sup>8</sup>. Les biens d'infrastructure publique en Ontario incluent les immeubles, comme les écoles et les hôpitaux; l'infrastructure de génie civil, comme le réseau routier, l'aqueduc et l'égout; les machines et le matériel (MM), comme les autobus de transport en commun et le matériel hospitalier.

Le gouvernement de l'Ontario (la province) possède environ 38 % de l'infrastructure publique en Ontario, les municipalités en possèdent 52 % et le gouvernement du Canada 10 %<sup>9</sup>. La propriété de l'infrastructure publique varie selon le type de bien. Par exemple, l'infrastructure de traitement des eaux usées est principalement la propriété des municipalités alors que l'infrastructure de transport (réseau routier et autoroutier, ainsi que les biens de transport collectif) est principalement la propriété de la province et des municipalités<sup>10</sup>.

Figure 2-1 : Propriété de l'infrastructure publique en Ontario par ordre de gouvernement



Remarque : Comprend uniquement les immobilisations qui sont consolidées dans le bilan financier du gouvernement. Exclut les biens non consolidés comme les bâtiments des universités, et exclut des biens appartenant à des sociétés d'État comme Ontario Power Generation.

Source : Analyse du BRF du Rapport d'information financière du ministère des Affaires municipales et du Logement, des Comptes publics de l'Ontario et des Comptes publics du Canada.

<sup>7</sup> Investir dans le Canada, le plan d'infrastructure à long terme du Canada, Infrastructure Canada, Gouvernement du Canada, 2018.

<sup>8</sup> Pour une discussion technique sur ce qui constitue l'infrastructure publique, consulter : Baldwin, John R. and Dixon, Jay, Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There? (March 12, 2008). Canadian Productivity Review Research Paper No. 16.

<sup>9</sup> Ces estimations incluent uniquement les immobilisations corporelles qui sont consolidées dans le bilan financier du gouvernement et excluent les biens non consolidés comme les bâtiments universitaires et les biens appartenant à des sociétés d'État comme Ontario Power Generation.

<sup>10</sup> Statistique Canada, « Compte économique d'infrastructure, investissement et stock net par actif, par industrie et par fonction de l'actif (X 1 000 000), tableau 36-10-0608-01 ».

# État de fonctionnement et déficit infrastructurel

Évaluer l'état de fonctionnement de l'infrastructure publique et déterminer l'investissement en immobilisations nécessaires pour ces biens contribue à s'assurer que l'infrastructure de la province assume les fonctions pour lesquelles elle a été mise en service<sup>11</sup>. Maintenir les biens en *bon état de fonctionnement*<sup>12</sup> aide à maximiser les avantages de l'infrastructure publique de manière rentable et fait en sorte que ces biens sont exploités dans un état qui est considéré acceptable tant du point de vue de l'ingénierie<sup>13</sup> que de la gestion des coûts.

Les nouveaux biens sont mis en service en bon état de fonctionnement. Cependant, au fil du temps, un bien se détériore en raison du vieillissement et de son utilisation, au point de ne plus être en bon état de fonctionnement; dès lors, des projets de remise en état peuvent être entrepris pour maximiser la vie utile du bien. Le fait qu'un bien n'est plus en bon état de fonctionnement ne signifie pas nécessairement son utilisation n'est plus sécuritaire ou que le bien ne rend plus les services ou n'assume plus la fonction à l'origine de sa mise en service.

De manière générale, lorsqu'un bien n'est plus en bon état de fonctionnement, les gestionnaires entreprennent de le remettre en bon état. Le coût nécessaire pour remettre en état des biens admissibles est défini dans le présent rapport comme le déficit infrastructurel<sup>14</sup>. Ce coût comprend aussi bien la réfection<sup>15</sup> des biens pour les remettre en bon état que la réfection<sup>16</sup> des biens qui ne peuvent ou ne devraient pas être remis en état.

Les calculs présentés dans ce rapport sont largement fondés sur les renseignements fournis par le ministère de l'Infrastructure, lesquelles standardisent les données reçues des divers ministères. Ces données sont ensuite modélisées par l'entremise d'une série de décisions de gestion des biens simplifiées afin d'estimer l'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province ainsi que le déficit infrastructurel actuel et futur<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> [Plan d'infrastructure à long terme 2017 de l'Ontario : Annexe technique, ministère de l'Infrastructure, gouvernement de l'Ontario.](#)

<sup>12</sup> Le terme « bon état de fonctionnement » est utilisé par certains organismes pour désigner un bien fonctionnant tel que prévu, c'est-à-dire qu'il remplit la fonction pour laquelle il a été mis en service. Dans ce rapport, l'état de bon fonctionnement dépend des normes de rendement relatives à l'acceptabilité de la condition d'un bien, c'est-à-dire les objectifs de réparation, lesquels peuvent varier par type de bien et sont estimés selon les différentes méthodologies utilisées par divers ministères. L'[annexe C](#) fournit des détails sur les objectifs de réparation utilisés par le BRF dans le présent rapport.

<sup>13</sup> L'état de la majorité des biens examinés dans ce rapport est mesuré en se fondant sur les évaluations d'ingénierie présentées par les ministères des besoins en dépenses d'immobilisations ou du rendement technique du bien. Voir l'[annexe C](#).

<sup>14</sup> Il n'existe aucune définition communément admise du déficit infrastructurel. Par exemple, certaines évaluations de l'infrastructure décrivent le déficit comme les dépenses en immobilisation nécessaires pour assumer les investissements de réfection reportés, tandis que d'autres auteurs le considèrent comme les coûts associés à la mise à niveau et au maintien des biens existants dans un état de « perfection » au cours des trois prochaines années. Certaines évaluations du déficit peuvent également inclure des coûts visant à satisfaire à la demande future d'augmentation des capacités d'infrastructure et d'améliorations du service. Voir l'[annexe C](#) pour une description de la manière dont le déficit infrastructurel est calculé dans le présent rapport.

<sup>15</sup> La remise en état est la réparation en tout ou en partie d'un bien, prolongeant ainsi la vie utile du bien original sans en modifier ou en augmentant les capacités, la fonctionnalité ou le rendement. La remise en état diffère de l'entretien, qui consiste pour sa part en une série d'interventions de routine auprès d'un bien pour en prolonger la vie utile au maximum et minimiser les interruptions de service. La remise en état d'un bien vise sa remise en bon état (l'objectif de réparation) et non sa remise à neuf.

<sup>16</sup> La réfection est le remplacement d'un bien existant, résultant en un bien neuf ou comme neuf, doté de capacités, de fonctionnalités et d'un rendement équivalent à ceux du bien original. La réfection diffère de la remise en état, puisqu'elle consiste à construire le bien à nouveau.

<sup>17</sup> Le BRF a reçu des données sur l'état des biens, lesquelles ont été fournies directement par plusieurs ministères ainsi que des versions normalisées de ces données du ministère de l'Infrastructure. Le BRF a ensuite utilisé ces données pour estimer le déficit infrastructurel en utilisant son modèle de détérioration de l'infrastructure qui a été mis au point par le ministère de l'Infrastructure, puis a été reproduit par le BRF. Les estimations du BRF de l'état de bon fonctionnement et du déficit infrastructurel sont sensibles aux données et à la méthodologie utilisées dans ce rapport. L'[annexe C](#) présente de plus amples renseignements sur les sources et la qualité des données ainsi que la méthodologie utilisée dans l'analyse du BRF.

## Objet de ce rapport

Le but de ce rapport est d'offrir un aperçu des biens d'infrastructure que possède la province ainsi qu'une évaluation de l'état de ces biens. La première partie de ce rapport examine l'infrastructure dont la province est propriétaire et présente une estimation de sa valeur. La deuxième section évalue l'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province et présente une estimation du déficit infrastructurel. La dernière partie de ce rapport est consacrée aux prévisions de l'investissement requis pour éliminer le déficit infrastructurel et maintenir les biens de la province dans un bon état de fonctionnement au cours des dix prochaines années. Le rapport compare ensuite le niveau d'investissement en capital requis avec ce que la province avait initialement prévu dans son plan d'immobilisations du budget de l'Ontario en 2019<sup>18</sup>.

Le présent rapport n'analyse pas la capacité financière de la province nécessaire pour générer l'investissement en capital afin d'éliminer le déficit infrastructurel; de plus, le rapport n'évalue pas le parc d'infrastructure de la province relativement à la demande actuelle et aux besoins d'expansion futurs. Par ailleurs, le présent rapport n'établit aucune comparaison avec d'autres collectivités publiques étant donné que les différences de définitions et de méthodologies utilisées par différentes collectivités et organismes afin d'estimer l'état de bon fonctionnement et le déficit infrastructurel pourrait entraîner des comparaisons imprécises.

L'[annexe C](#) fournit davantage de renseignements sur la rédaction de ce rapport.

<sup>18</sup> Depuis la rédaction de ce rapport, la province a publié une mise à jour de son plan d'immobilisations de dix ans dans le cadre du budget de l'Ontario 2020. Consulter le [chapitre 5](#) pour plus de détails.

# 3 | L'infrastructure de la province

## De quelle infrastructure la province est-elle propriétaire?

Ce rapport examine les biens d'infrastructure consolidés figurant aux états financiers de la province. Les biens consolidés incluent ceux qui sont la propriété de la province, comme l'autoroute 401, et les biens réputés sous contrôle provincial, comme les bâtiments scolaires. Les biens d'infrastructure réputés être sous contrôle provincial incluent ceux qui sont la propriété d'agences provinciales (comme Metrolinx) et ceux qui sont la propriété d'organisations parapubliques, comme les hôpitaux de l'Ontario, les conseils scolaires et les collèges. Le tableau 3-1 présente un sommaire des biens d'infrastructure que possède et contrôle la province. Pour chacun des secteurs, le tableau précise les différents types de biens d'infrastructure qui sont inclus (les bâtiments, les machines et le matériel ou l'infrastructure de génie civil) et fournit une brève description des biens<sup>19</sup>.

**Tableau 3-1 : Actifs d'infrastructure provinciaux, par secteur**

Secteur	Types de biens	Description
Transport en commun 	Bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les biens de transport en commun de l'Ontario sont la propriété de Metrolinx, dont les opérations sont concentrées dans la région élargie du Golden Horseshoe (REGH), ainsi que de la Commission de transport Ontario Northland (CTON), qui dessert principalement le nord-est de l'Ontario.</li> </ul>
	Machines et matériel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metrolinx est propriétaire du réseau GO Transit, qui comprend environ 500 autocars, 80 locomotives, 750 wagons pour passagers, 360 km de voies dédiées à son usage exclusif, 70 gares et 80 000 espaces de stationnement.</li> <li>Metrolinx est aussi propriétaire du réseau UP Express, qui compte quatre gares et dix-huit rames automotrices à moteur diesel, ainsi que les biens de PRESTO, qui compte environ 17 000 bornes de paiement pour les titres de transport.</li> </ul>
	Infrastructure de génie civil	<ul style="list-style-type: none"> <li>La CTON assure les services ferroviaires pour les passagers et les marchandises via le réseau du chemin de fer Ontario Northland. Elle offre un service d'autocar pour relier le nord de l'Ontario à Toronto, à Sault Sainte-Marie et à Ottawa.</li> <li>Les biens de la CTON sont composés de 24 locomotives, de 35 autocars, de 1368 km de voies entretenues, de 450 passages à niveau et de 90 ponts ferroviaires.</li> </ul>
Autoroutes et ponts 	Infrastructure de génie civil	<ul style="list-style-type: none"> <li>En Ontario, les autoroutes et ponts sont administrés par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) en partenariat avec le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (EDNM).</li> <li>Ces biens incluent le réseau de routes et d'autoroutes que possède la province. Au total, on compte plus de 40 000 kilomètres de voie pavée.</li> <li>Le Programme des routes du Nord (EDNM et MTO) administre environ 24 000 kilomètres-voie dans les régions nord-est et nord-ouest, et le Programme</li> </ul>

<sup>19</sup> La portée de l'analyse du BRF se limite aux immobilisations corporelles telles que déclarées à la note 9 des Comptes publics de l'Ontario, 2019-2020 (p. 77). Cependant, elle exclut les biens-fonds (étant donné qu'ils ne nécessitent pas de dépenses de remise en état et de réfection importantes), les technologies de l'information (étant donné que la vie utile de ces biens est courte) et d'autres biens décrits à la note 25 de ce rapport. Les biens en cours de construction, comme le train léger sur rail Eglinton Crosstown, sont également exclus. Enfin, les biens appartenant à des sociétés d'État, comme Ontario Power Generation, sont exclus des analyses du BRF parce que ces biens sont consolidés (déduction faite des passifs) à titre d'actifs financiers dans les Comptes publics de l'Ontario.

		<p>des routes du Sud (MTO) administre environ 17 000 kilomètres-voie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les 40 000 kilomètres de voie pavée sont subdivisés en près de 1900 sections, appartenant à l'un des quatre types de route ou d'autoroute suivant : autoroute (28 %), collectrices (12 %), artères de circulation (38 %), locales (22 %).</li> <li>Les autoroutes et les ponts comptent aussi environ 2800 ponts et 2000 ponceaux qui appartiennent à la province.</li> </ul>
<p>Hôpitaux</p> 	Bâtiments	<p>Les biens hospitaliers en Ontario sont la propriété de 141 associations hospitalières sous contrôle de la province par l'entremise du ministère de la Santé.</p> <p>Plusieurs types de bâtiments, de machines et de matériel font partie de ces biens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Au total, on compte 913 biens de bâtiments, qui totalisent plus de 90 millions de pieds carrés.</li> <li>En moyenne, chaque bâtiment a approximativement 47 ans.</li> </ul>
	Machines et matériel	<ul style="list-style-type: none"> <li>On compte également 243 biens immobiliers sur les sites représentant 9 000 pieds carrés, et dont l'âge moyen est d'approximativement 49 ans.</li> <li>Les machines et le matériel hospitaliers incluent des biens comme les appareils d'imagerie médicale utilisés pour les rayons X, la résonance magnétique (IRM) ou la tomographie par émission de positrons (PET scan); le matériel de maintien des fonctions vitales, comme les ventilateurs et les incubateurs; ainsi que plusieurs laboratoires et matériel diagnostique.</li> </ul>
<p>Écoles</p> 	Bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les écoles primaires et secondaires de l'Ontario sont la propriété de 72 conseils scolaires locaux et quatre responsables des conseils scolaires sont contrôlés par la province par l'entremise du ministère de l'Éducation (EDU).</li> </ul> <p>Ces biens incluent principalement des bâtiments et une petite quantité de machines et matériel.</p>
	Machines et matériel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Au total, on compte approximativement 5 000 bâtiments scolaires totalisant environ 290 millions de pieds carrés, dont l'âge moyen avoisine 41 ans<sup>20</sup>.</li> <li>Au total, on compte approximativement 161 bâtiments utilisés à des fins administratives totalisant environ 4,4 millions de pieds carrés, dont l'âge moyen avoisine 43 ans.</li> <li>Les machines et le matériel des commissions scolaires incluent des articles comme le matériel pour les laboratoires, pour l'athlétisme, ainsi que de la machinerie pour l'entretien des installations.</li> </ul>
<p>Collèges</p> 	Bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les biens du secteur collégial sont la propriété des 24 collèges de l'Ontario et sont sous le contrôle de la province par l'entremise du ministère des Collèges et des Universités (MCU).</li> </ul> <p>Ces biens sont principalement constitués de bâtiments, mais incluent aussi des machines et du matériel.</p>
	Machines et matériel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans l'ensemble, les bâtiments des collèges disposent d'une surface totale de plus de 30 millions de pieds carrés.</li> <li>En moyenne, chaque campus dispose d'une surface d'environ 1,3 million de pieds carrés et est âgé de 33 ans.</li> <li>Les machines et le matériel des collèges incluent des articles comme les laboratoires et le matériel d'ingénierie, ainsi que de la machinerie pour l'entretien des installations.</li> </ul>
<p>Autre</p> 	Bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les autres biens d'infrastructure provinciaux sont administrés par divers ministères, mais principalement consolidés par le ministère des Services gouvernementaux et des Services aux Consommateurs (MSGSC) ainsi que le ministère des Richesses</li> </ul>

<sup>20</sup> En outre, les commissions scolaires de l'Ontario possèdent environ 7000 classes modulaires. Cependant, ces biens sont exclus de l'analyse du BRF.

Machines et matériel	naturelles et des Forêts (MRNF).
Infrastructure de génie civil	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le MSGSC regroupe les biens immobiliers dans le Portefeuille immobilier général (PIG), qui fournit les services d'immobilisation et de gestion de projet pour les autres entités provinciales.</li> <li>Le PIG regroupe plus de 150 immeubles de bureaux disposant d'une surface totale d'environ 10 millions de pieds carrés, avec une surface moyenne pour chacun d'environ 65 000 pieds carrés et un âge moyen de 47 ans.</li> <li>Le PIG regroupe également les bâtiments à vocation particulière, lesquels incluent les biens du secteur de la justice, comme les établissements correctionnels et les palais de justice, et plusieurs biens de moindre envergure, tels que les installations d'entreposage.</li> <li>Les biens du MRNF comprennent des bâtiments, de la machinerie et du matériel ainsi que des biens d'infrastructure de génie civil.</li> </ul>

Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'[Appendix C](#).

## Infrastructure publique non consolidée et financée par la province

Les biens d'infrastructure qui ne sont pas la propriété ou sous le contrôle de la province (c'est-à-dire qui ne sont pas consolidés aux états financiers de la province) sont hors de la portée de ce rapport. Cependant, chaque année la province contribue de façon importante au financement (approximativement 2,9 milliards de dollars en 2020-2021) de biens d'infrastructure qui ne sont ni la propriété, ni sous le contrôle de la province. Les bénéficiaires de ces fonds incluent les partenaires bénéficiaires de paiements de transfert provinciaux et les municipalités.

Les biens appartenant aux partenaires bénéficiaires de paiements de transfert provinciaux incluent :

- les universités;
- les installations dédiées au service social;
- les installations de soins de longue durée.

Les biens appartenant aux municipalités incluent :

- les routes municipales et les ponts;
- le transport collectif municipal;
- les aqueducs et les égouts;
- les égouts pluviaux et sanitaires;
- d'autres biens municipaux, tels que les installations culturelles et récréatives ainsi que le logement social.

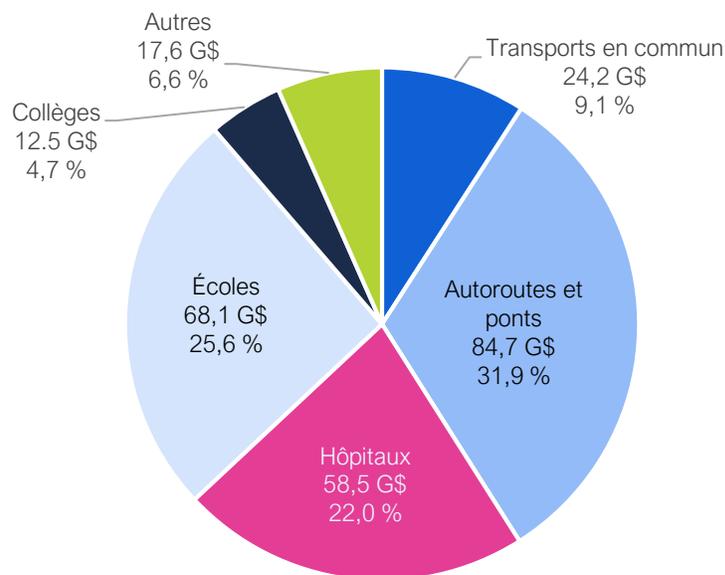
## La valeur de l'infrastructure de la province

Dans les Comptes publics de l'Ontario, la province déclare la valeur de l'ensemble de son infrastructure comme étant la valeur comptable nette de ses immobilisations corporelles (126 milliards de dollars au 31 mars 2020)<sup>21</sup>. En y ajoutant les amortissements cumulés<sup>22</sup>, on obtient le coût historique de l'infrastructure de la province (191 milliards de dollars au 31 mars 2020).

La valeur de remplacement actuelle (VRA) offre une évaluation plus adéquate et pertinente de la valeur de l'infrastructure pour les besoins de planification. La VRA représente ce qu'il en coûterait aujourd'hui pour reconstruire un bien doté des mêmes capacités, fonctionnalités et performances que le bien original. Contrairement au coût historique, la VRA est ajustée en fonction de l'inflation et procure une estimation de la valeur d'un bien en dollars d'aujourd'hui<sup>23</sup>. Malgré son importance pour la gestion des biens, la VRA n'est pas une donnée publiée dans les états financiers de la province<sup>24</sup>.

Globalement, le BRF estime que la VRA de l'infrastructure de la province s'élevait à 265,6 milliards de dollars au 31 mars 2020<sup>25</sup>.

**Figure 3-1 : La valeur de remplacement actuelle de l'infrastructure provinciale s'élève à 265,6 milliards de dollars en 2020**



Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

<sup>21</sup> Comptes publics de l'Ontario, 2019-2020, p. 77.

<sup>22</sup> Comme les immobilisations durent plusieurs années, la province amortit (c'est-à-dire étale) le coût des immobilisations corporelles sur la durée de leur vie utile. Amortir cette dépense permet de mieux aligner les coûts avec les années où les immobilisations sont fonctionnelles.

<sup>23</sup> La valeur de remplacement actuelle (VRA) tient aussi compte des progrès en matière de technologies de construction et de matériaux, lesquels pourraient permettre d'obtenir une capacité de service équivalente à un coût égal ou inférieur, compensant ainsi légèrement l'augmentation des coûts liée à l'inflation.

<sup>24</sup> La VRA est estimée selon des évaluations de l'état des installations menées par des ingénieurs, tandis que les états financiers de la province sont préparés conformément aux normes comptables gouvernementales qui sont recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP).

<sup>25</sup> Les biens-fonds, les technologies de l'information et d'autres immobilisations corporelles mineures sont exclus de l'analyse du BRF. De plus, certaines des données d'inventaires des biens fournies au BRF n'ont pas été mises à jour en 2019-2020. Par conséquent, l'estimation de la VRA totale établie par le BRF ne tient pas compte de certains biens construits récemment (biens d'expansion). Globalement, on estime que 80 % des immobilisations corporelles de la province ont été inclus dans l'analyse du BRF. L'annexe B inclut la VRA de l'infrastructure de la province par secteur et par type de bien.

Tableau 3-2 : Valeur de remplacement actuelle de 265,6 milliards de dollars pour l'infrastructure provinciale en 2020

Secteur	VRA totale	Description
Transport en commun	24,2	<ul style="list-style-type: none"> <li>13,6 milliards de dollars en infrastructure de génie civil (ex. : couloirs ferroviaires), propriété de Metrolinx et de la Commission de transport Ontario Northland (CTON).</li> <li>10,6 milliards de dollars en bâtiments, machines et matériel (p. ex. : locomotives, etc.)</li> </ul>
Autoroutes et ponts	84,7	<ul style="list-style-type: none"> <li>56,4 milliards de dollars en infrastructure de génie civil pour les routes et autoroutes, comprenant plus de 40 000 kilomètres de voie revêtue.</li> <li>28,3 milliards de dollars en infrastructure de génie civil autre, incluant environ 2800 ponts et 2000 ponceaux.</li> </ul>
Hôpitaux	58,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>44,7 milliards de dollars en bâtiments et 13,8 milliards de dollars en machines et matériel.</li> </ul>
Écoles	68,1	<ul style="list-style-type: none"> <li>67,4 milliards de dollars en bâtiments et 0,7 milliard de dollars en machines et matériel.</li> </ul>
Collèges	12,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>10,6 milliards de dollars en bâtiments et 1,9 milliard de dollars en machines et matériel.</li> </ul>
Autre	17,6	<ul style="list-style-type: none"> <li>12,9 milliards de dollars en bâtiments (ex. : bureaux appartenant au gouvernement, bâtiments destinés à des fins spécifiques, établissements correctionnels, palais de justice, etc.), 2,1 milliards de dollars en infrastructure de génie civil et 2,6 milliards en machines et matériel.</li> </ul>

Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'[Appendix C](#).

# 4 | L'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province

## L'importance de l'état de fonctionnement

L'état de fonctionnement de l'infrastructure publique a un impact direct sur les communautés par les biens pour lesquelles ils sont conçus. Évaluer l'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province et déterminer l'investissement en immobilisations nécessaires pour ces biens contribue à s'assurer que l'infrastructure de la province fonctionne comme prévu<sup>26</sup>.

Maintenir les biens en *bon état de fonctionnement*<sup>27</sup> aide à maximiser les avantages de l'infrastructure publique de manière rentable et fait en sorte que ces biens sont exploités dans un état qui est considéré acceptable tant du point de vue de l'ingénierie<sup>28</sup> que de la gestion des coûts.

Les nouveaux biens sont mis en service dans un bon état de fonctionnement. Cependant, au fil du temps, un bien se détériore en raison du vieillissement et de son utilisation, au point de ne plus être en bon état de fonctionnement; dès lors, des projets de remise en état peuvent être entrepris pour maximiser la vie utile du bien. Le fait qu'un bien n'est plus en bon état de fonctionnement ne signifie pas nécessairement son utilisation n'est plus sécuritaire ou que le bien ne rend plus les services ou n'assume plus la fonction à l'origine de sa mise en service.

Pour évaluer si les biens sont en bon état de fonctionnement, le BRF a comparé l'état d'un bien<sup>29</sup> avec des objectifs de rendement standardisés fournis par le ministère de l'Infrastructure<sup>30</sup>. Pour chaque bien, ces objectifs établissent un seuil de bon fonctionnement, un seuil de défaillance et une durée de vie utile escomptée<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> [Plan d'infrastructure à long terme 2017 de l'Ontario : Annexe technique, ministère de l'Infrastructure, gouvernement de l'Ontario](#)

<sup>27</sup> Le terme « bon état de fonctionnement » est utilisé par certains organismes pour désigner un bien fonctionnant comme prévu, c'est-à-dire qu'il remplit la fonction pour laquelle il a été mis en service. Dans ce rapport, l'état de bon fonctionnement dépend des normes de rendement relatives à l'acceptabilité de la condition d'un bien, c'est-à-dire les objectifs de réparation, lesquels peuvent varier par type de bien et sont estimés selon les différentes méthodologies utilisées par divers ministères. L'[annexe C](#) fournit des détails sur les objectifs de réparation utilisés par le BRF dans le présent rapport.

<sup>28</sup> La condition de la majorité des biens examinés dans ce rapport est mesurée en se fondant sur les évaluations d'ingénierie présentées par les ministères des besoins en dépenses d'immobilisations ou du rendement technique du bien. Voir l'[annexe C](#).

<sup>29</sup> Les conditions sont mesurées au moyen d'indice d'état, lesquels se fondent sur des évaluations d'ingénierie de l'état ou des besoins en réparation des biens d'infrastructure, on retrouve trois types d'indices de l'état de l'infrastructure de la province : l'Indice de l'état des ponts, l'Indice de l'état de la chaussée et l'Indice de l'état des installations. Consulter l'[annexe C](#) pour plus de détails.

<sup>30</sup> Les ministères peuvent également utiliser d'autres objectifs pour évaluer leurs biens d'infrastructure. Par exemple, l'objectif du ministère des Transports est que 67 % de la chaussée soit en « bon » état (voir la page 21 du document [Plan d'infrastructure à long terme 2017 de l'Ontario : Annexe technique, ministère de l'Infrastructure, gouvernement de l'Ontario](#)). Dans ce rapport, le BRF a utilisé une méthodologie standardisée pour calculer l'état de fonctionnement de tous les biens provinciaux selon les objectifs de rendement fournis par le ministère de l'Infrastructure.

<sup>31</sup> Le seuil de l'état de bon fonctionnement est l'état qui, lorsqu'il est atteint ou dépassé, est considéré comme étant en bon état. Le seuil de défaillance est l'état auquel, lorsqu'il est atteint ou dépassé, un bien doit être remplacé par un nouveau bien (c'est-à-dire une réfection) pour mettre ce bien en bon état. La vie utile correspond au nombre d'années durant lesquelles un bien demeure normalement en exploitation. Consulter l'[annexe C](#) pour plus de détails.

## Détails sur l'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province

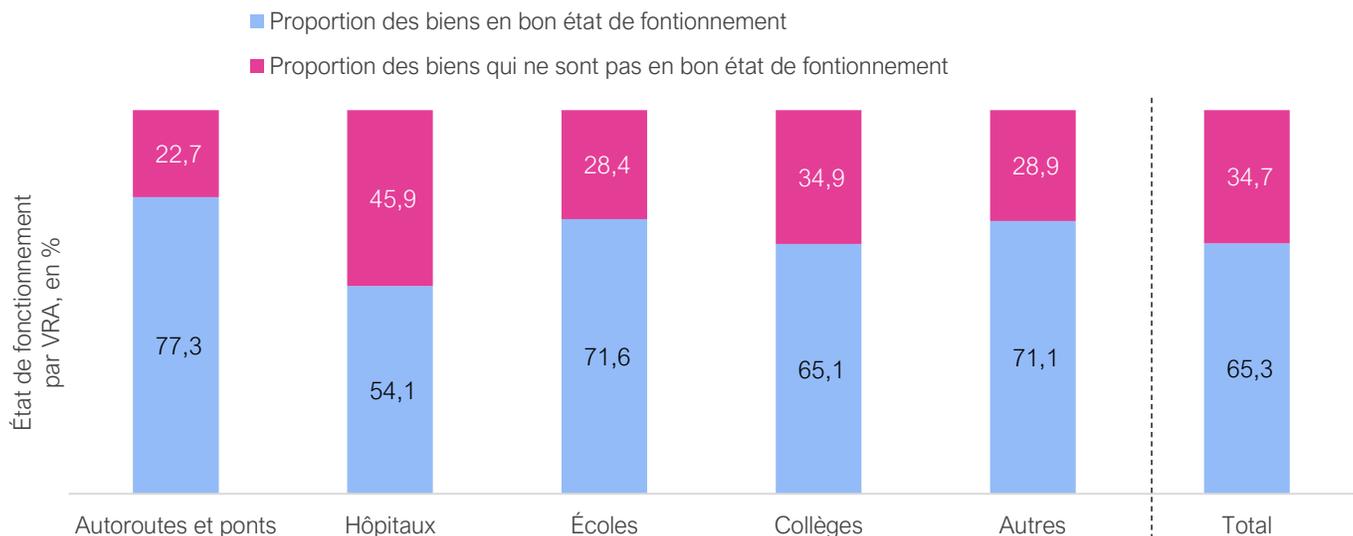
Comme mentionné au [chapitre 3](#), la valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens d'infrastructure de la province est de 265,6 milliards de dollars. Selon l'analyse du BRF, 65,3 % de ces biens (une valeur de 173,4 milliards de dollars) sont actuellement en bon état de fonctionnement, alors que 34,7 % des biens de la province restants (une valeur de 92,1 milliards de dollars) ne sont pas en bon état de fonctionnement.

L'état de fonctionnement des biens d'infrastructure varie considérablement d'un secteur à l'autre. Globalement, le secteur des autoroutes et des ponts détient une proportion relativement plus élevée de biens en bon état de fonctionnement (77,3 %) que la moyenne provinciale (65,3 % des biens). Les écoles et le secteur « autre » ont aussi une proportion de biens en bon état de fonctionnement relativement plus élevée que la moyenne provinciale, soit 71,6 % et 71,1 % respectivement.

En comparaison, seulement 54,1 % des biens du secteur des hôpitaux sont dans un bon état de fonctionnement, soit bien en deçà de la moyenne globale des biens provinciaux. Dans le secteur des collèges, près des deux tiers des biens (65,1 %) sont dans un bon état de fonctionnement, ce qui est conforme à la moyenne provinciale.

Il est important de préciser que le BRF n'est pas en mesure de calculer précisément la proportion des biens qui sont en bon état de fonctionnement dans le secteur du transport en commun, puisque Metrolinx (qui possède des biens d'une valeur de 23,2 milliards de dollars) et la Commission de transport Ontario Northland (CTON, qui possède des biens d'une valeur de 1,0 milliard de dollars) n'ont pas pu fournir au BRF des informations détaillées sur l'état de fonctionnement de leurs biens<sup>32</sup>.

Figure 4-1 : État de fonctionnement de l'infrastructure de l'Ontario, par secteur



Remarque : Les biens du secteur du transport en commun ne sont pas présentés séparément dans ce graphique étant donné que Metrolinx et la CTON n'ont pas été en mesure de fournir des données détaillées sur l'état des biens.

Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'[annexe C](#).

<sup>32</sup> Metrolinx et ONTC ont plutôt fourni au BRF des données agrégées de haut niveau sur la condition de leurs biens. Pour en savoir plus sur les données utilisées dans ce rapport, voir l'[annexe C](#).

## Ce que veut dire « déficit infrastructurel »

De manière générale, lorsqu'un bien n'est plus en bon état de fonctionnement, les gestionnaires entreprennent de le remettre en bon état. Le coût nécessaire pour remettre en état des biens admissibles est défini dans le présent rapport comme le déficit infrastructurel<sup>33</sup>. Ce coût comprend aussi bien la réfection<sup>34</sup> des biens pour les remettre en bon état que la réfection<sup>35</sup> des biens qui ne peuvent ou ne devraient pas être remis en état.

L'estimation des dépenses requises pour éliminer le déficit infrastructurel aide les gestionnaires à préparer leurs plans et leurs budgets.

Il est important de noter que, pour certains biens qui ne sont plus en bon état de fonctionnement, il peut parfois s'avérer prudent, du point de vue de la stratégie de gestion des biens, de ne pas entreprendre immédiatement leur remise en état ou leur réfection. Par exemple, de vieux biens qui ne sont plus en bon état de fonctionnement sont parfois laissés tels quels, à se détériorer pendant plusieurs années avant d'être remplacés<sup>36</sup>. Les stratégies de gestion optimale des biens s'appliquent à tirer le maximum d'utilisation d'un bien en maintenant au minimum les coûts liés à son usage.

Les calculs relatifs au déficit infrastructurel présentés dans ce rapport sont largement fondés sur les données fournies par le ministère de l'Infrastructure, lesquelles standardisent les données reçues des divers ministères. Ces données sont ensuite modélisées par l'entremise d'une série de décisions de gestion des biens simplifiées afin d'estimer le déficit infrastructurel<sup>37</sup>.

## Le déficit infrastructurel de la province

Au regard de l'état actuel de l'infrastructure provinciale, le BRF évalue que le déficit infrastructurel s'élève actuellement à 16,8 milliards de dollars. Le déficit comprend ce qui suit :

- 10,4 milliards de dollars en coûts de remise en état, lesquels sont requis pour mettre en bon état de fonctionnement 70,4 milliards de dollars de biens nécessitant des travaux de remise en état;

<sup>33</sup> Il n'existe aucune définition communément admise du déficit infrastructurel. Par exemple, certaines évaluations de l'infrastructure décrivent le déficit comme les dépenses en immobilisation nécessaires pour assumer les investissements de réfection reportés, tandis que d'autres auteurs le considèrent comme les coûts associés à la mise à niveau et au maintien des biens existants dans un état de « perfection » au cours des trois prochaines années. Certaines évaluations du déficit peuvent également inclure des coûts visant à satisfaire à la demande future d'augmentation des capacités d'infrastructure et d'améliorations du service. Voir l'[annexe C](#) pour une description de la manière dont le déficit infrastructurel est calculé dans le présent rapport.

<sup>34</sup> La remise en état est la réparation en tout ou en partie d'un bien, prolongeant ainsi la vie utile du bien original sans en modifier ou en augmentant les capacités, la fonctionnalité ou le rendement. La remise en état diffère de l'entretien, qui consiste pour sa part en une série d'interventions de routine auprès d'un bien pour en prolonger la vie utile au maximum et minimiser les interruptions de service. La remise en état d'un bien vise sa remise en bon état (l'objectif de réparation) et non sa remise à neuf.

<sup>35</sup> La réfection est le remplacement d'un bien existant, résultant en un bien neuf ou comme neuf, doté de capacités, de fonctionnalités et d'un rendement équivalent à ceux du bien original. La réfection diffère de la remise en état, puisqu'elle consiste à construire le bien à nouveau.

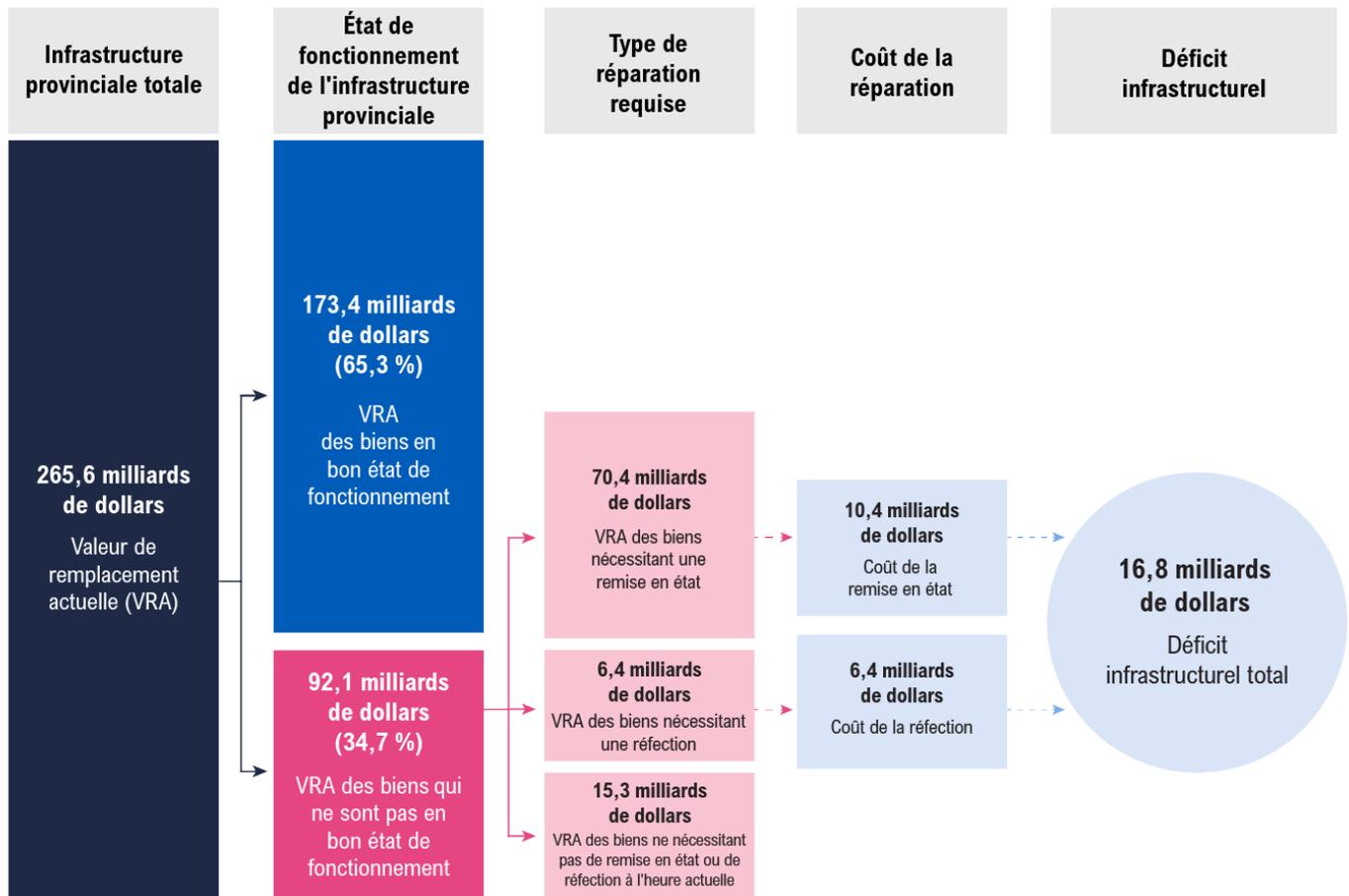
<sup>36</sup> Le fait qu'un bien n'est plus en bon état de fonctionnement ne signifie pas nécessairement son utilisation n'est plus sécuritaire ou que le bien ne rend plus les services ou n'assume plus la fonction à l'origine de sa mise en service.

<sup>37</sup> Le BRF a reçu des données sur l'état des biens, lesquelles ont été fournies directement par plusieurs ministères ainsi que des versions normalisées de ces données du ministère de l'Infrastructure. Le BRF a ensuite utilisé ces données pour estimer le déficit infrastructurel en utilisant son modèle de détérioration de l'infrastructure, lequel a été mis au point par le ministère de l'Infrastructure, puis a été reproduit par le BRF. Les estimations du BRF du déficit infrastructurel sont sensibles aux données et à la méthodologie utilisées dans ce rapport. Les ministères gèrent un portefeuille diversifié de biens et peuvent utiliser différentes méthodologies pour déterminer l'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel de leurs biens, lesquelles peuvent ne pas concorder avec les estimations présentées dans ce rapport. L'[annexe C](#) présente de plus amples renseignements sur les sources et la qualité des données ainsi que la méthodologie utilisée dans l'analyse du BRF.

- 6,4 milliards de dollars en coûts de réfection, lesquels sont requis pour 6,4 milliards de dollars de biens nécessitant un remplacement.

De manière plus importante, sur les 92,1 milliards de dollars en biens provinciaux qui ne sont pas en bon état de fonctionnement, approximativement 83 % (76,8 milliards de dollars) nécessitent actuellement des dépenses en immobilisations pour leur remise en état ou leur réfection. Les 17 % restants (15,3 milliards de dollars) des biens qui ne sont pas en bon état de fonctionnement ne requièrent pas d'investissement en capital dans l'immédiat et ne sont pas inclus dans le déficit infrastructurel<sup>38</sup>.

Figure 4-2 : L'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel



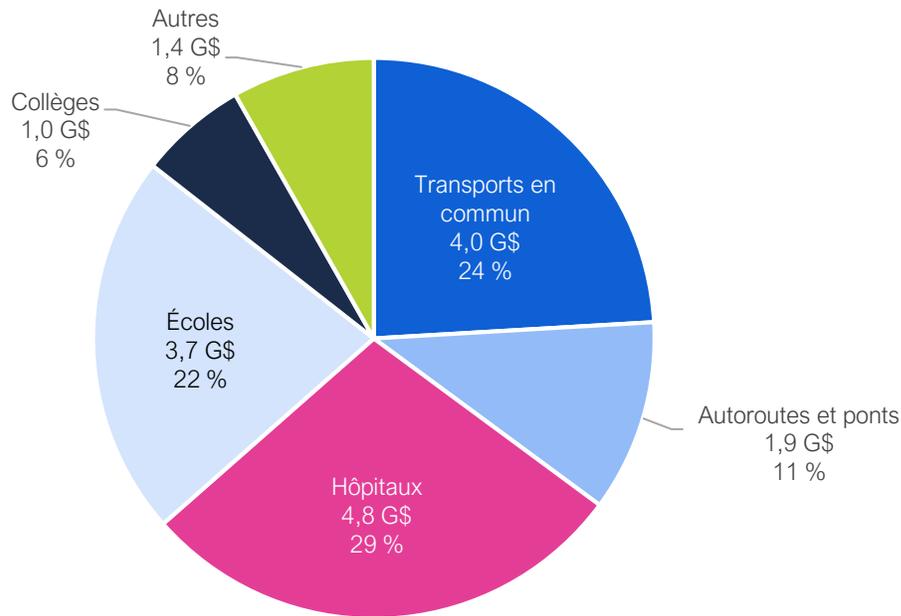
Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

Au niveau des secteurs, les hôpitaux représentent la partie la plus importante du déficit infrastructurel, soit 4,8 milliards de dollars, suivis du transport en commun<sup>39</sup> (4,0 milliards de dollars) et des écoles (3,7 milliards de dollars). Le déficit infrastructurel pour le secteur des autoroutes et des ponts est de 1,9 milliard de dollars, celui du secteur « autre » est de 1,4 milliard de dollars et celui du secteur des collèges est de 1,0 milliard de dollars.

<sup>38</sup> Cela inclut les biens qu'on laisse se détériorer jusqu'au bris, auquel point ils font l'objet d'une réfection. Le BRF évalue que plus du cinquième de ces biens devront être remplacé au cours des neuf prochaines années (de 2020-2021 à 2029-2030). Le coût de remplacement de ces biens sera inclus dans l'estimation du déficit infrastructurel dans les années à venir.

<sup>39</sup> Malgré le manque de détails au niveau des biens sur l'infrastructure de transport en commun, le BRF a reçu des données agrégées de Metrolinx, lesquelles contenaient des estimations de la VRA et de l'indice de l'état des installations (IEI) par type de biens. Les données de l'IEI contiennent les besoins en dépenses de réfection sur trois ans lesquelles, combinées aux normes de rendement du secteur, ont permis au BRF de calculer le déficit infrastructurel de Metrolinx. Le déficit infrastructurel de l'ONTC a été calculé selon les données comptables et d'autres hypothèses. Pour plus de détails, consulter l'annexe C.

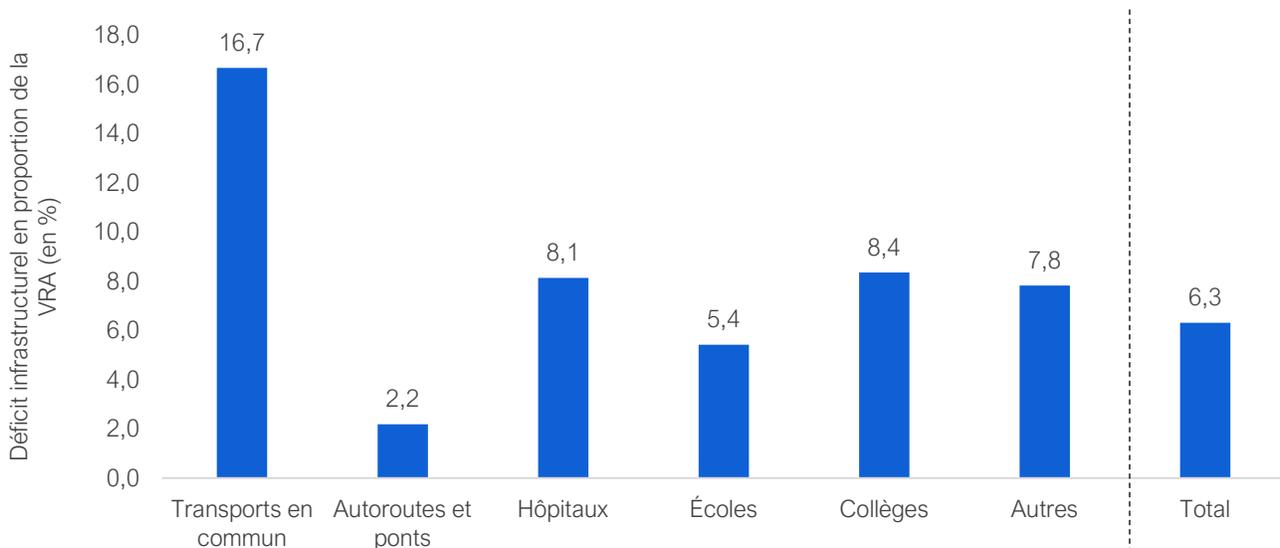
Figure 4-3 : Le déficit infrastructurel de 16,8 milliards de dollars de l'Ontario par secteur, en milliards de dollars



Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

Le déficit infrastructurel de la province peut aussi être présenté sous l'angle de la part de la VRA qu'il représente. Ce rapport donne la mesure de l'état moyen des biens<sup>40</sup> au sein d'un même secteur et permet les comparaisons par secteur, par type de biens et par région. Globalement, le déficit infrastructurel de 16,8 milliards de dollars de l'Ontario représente 6,3 % de la valeur de remplacement actuelle estimée de l'infrastructure de la province.

Figure 4-4 : Déficit infrastructurel par rapport à la valeur de remplacement actuel pour chaque secteur



Source : Analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

<sup>40</sup> Plus un bien est en mauvais état, plus le ratio déficit infrastructurel/VRA est élevé.

- Le secteur des autoroutes et ponts de l'Ontario présente le déficit infrastructurel le plus faible par rapport à la valeur des biens du secteur (2,2 %), ce qui signifie que les biens de ce secteur sont relativement en meilleur état que ceux des autres secteurs.
- En revanche, le secteur du transport en commun affiche de loin le déficit infrastructurel le plus élevé par rapport à la valeur de remplacement actuelle, soit 16,7 %, ce qui signifie que les biens de ce secteur sont en moins bon état que ceux des autres secteurs.
- Le secteur hospitalier, dont le déficit infrastructurel est le plus important en valeur absolue (4,8 milliards de dollars), présente aussi un déficit infrastructurel au regard de la valeur de remplacement actuelle totale (8,1 %) qui est plus élevé que la moyenne provinciale globale (6,3 %).
- Le déficit infrastructurel du secteur des écoles arrive au troisième rang en valeur absolue (3,7 milliards de dollars), mais son déficit au regard de la valeur de remplacement actuelle des biens du secteur est moindre que la moyenne (5,4 %). Cela indique que les biens des écoles sont en relativement meilleur état que les biens des autres secteurs, à l'exception des autoroutes et ponts.
- En dernier lieu, les secteurs des collèges et « autres », dont les déficits infrastructurels respectifs de 1,0 milliard de dollars (8,4 % en proportion de la VRA) et 1,4 milliard de dollars (7,8 en proportion de la VRA), exigent chacun un niveau de dépenses en travaux de remise en état et de réfection plus élevés que la moyenne relativement à la taille des biens de chaque secteur.

## État de fonctionnement et déficit infrastructurel par région et par secteur

Pour de plus amples renseignements sur l'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel par région économique, voir l'[annexe A](#). Pour une ventilation exhaustive de l'état de fonctionnement et du déficit infrastructurel, par secteur et par type de bien, consulter l'[annexe B](#).

# 5 | Remédier au déficit infrastructurel de la province

Le déficit infrastructuel de 16,8 milliards de dollars abordé au [chapitre 4](#) représente les coûts estimés pour remédier immédiatement au déficit et effectuer tous les travaux de remise en état et de réfection d'ici la fin de l'exercice 2020-2021. Cependant, étant donné sa taille, éliminer le déficit infrastructuel en un an n'est pas réaliste en raison des contraintes liées aux capacités et au temps de développement requis pour les projets d'infrastructure complexes.

## Éliminer le déficit infrastructuel

Comme il n'est pas faisable d'éliminer le déficit infrastructuel en un an, le BRF a estimé le coût d'éliminer ce déficit sur cinq ans, puis de maintenir l'ensemble des biens de la province dans un bon état de fonctionnement, le cas échéant, au cours des cinq années suivantes. Globalement, le BRF estime que la province devrait investir approximativement 64,5 milliards de dollars sur dix ans<sup>41</sup>, ce qui représente un investissement annuel moyen de 6,5 milliards de dollars (en dollars historiques). Dans ce scénario :

- 29,8 milliards de dollars seraient requis pour éliminer le déficit infrastructuel au cours des 5 premières années (2020-2021 à 2024-2025).
- 34,7 milliards de dollars seraient requis au cours des cinq années suivantes (de 2025-2026 à 2029-2030) afin de maintenir l'infrastructure de la province en bon état.

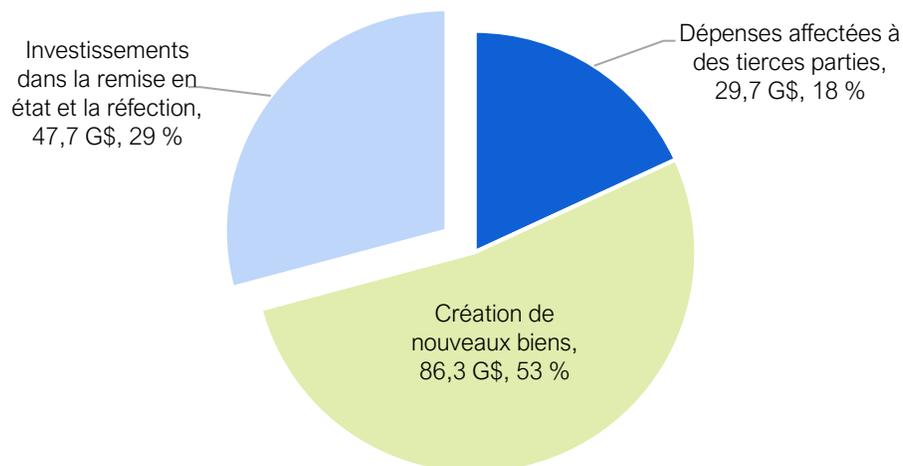
<sup>41</sup> L'estimation du BRF de dépenses de 64,5 milliards de dollars sur 10 ans afin d'éliminer le déficit infrastructuel de la province tient uniquement compte des dépenses en immobilisations nécessaires pour éliminer le déficit infrastructuel relatif aux biens existants et ne tient pas compte des travaux de remise en état et de réfection qui peuvent être requis pour les nouveaux biens qui seront mis en service au cours des 10 prochaines années.

## Examen du plan d'immobilisations de 2019

Dans le budget de l'Ontario 2019, la province a présenté un plan d'immobilisations de 10 ans prévoyant des dépenses en infrastructure de 163,6 milliards de dollars<sup>42</sup>. Le plan d'immobilisations de la province comprend les dépenses affectées à des tierces parties (comme les universités et les municipalités) pour la création de nouveaux biens afin de satisfaire à la demande (c'est-à-dire la construction de nouvelles lignes de transport en commun ou de nouvelles écoles) et pour les investissements en travaux de remise en état et de réfection (c'est-à-dire pour amener l'infrastructure existante de la province dans un bon état de fonctionnement).

Selon l'examen du BRF du plan d'immobilisations de dix ans du budget 2019 de la province<sup>43</sup>, 29,7 milliards de dollars (18 %) ont été affectés à des tierces parties ou d'autres dépenses en immobilisations, 86,3 milliards de dollars (53 %) visaient la création de nouveaux biens, tandis que seulement 47,7 milliards de dollars (29 %) ont été affectés aux investissements dans des travaux de remise en état et de réfection pour éliminer le déficit infrastructurel<sup>44</sup>.

**Figure 5-1 : Les dépenses pour éliminer le déficit infrastructurel (travaux de remise en état et de réfection) représentent 29 % du plan d'immobilisations de dix ans du budget 2019 de la province**



Source : Analyse du BRF des renseignements fournis par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

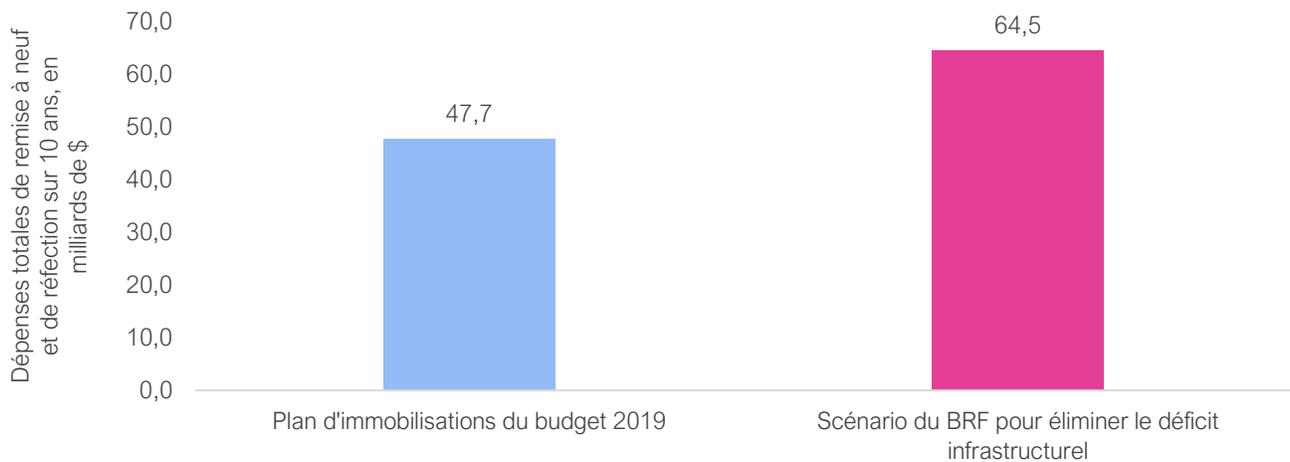
La différence entre l'estimation du BRF de 64,5 milliards de dollars nécessaires pour éliminer le déficit infrastructurel et les dépenses de 47,7 milliards de dollars en travaux de remise en état et de réfection prévues au plan d'immobilisations de dix ans du budget 2019 représente un manque à gagner ou un écart de financement de 16,9 milliards de dollars (ou 35 %). Par conséquent, le plan d'immobilisations du budget 2019 n'apporte pas une solution adéquate au déficit infrastructurel de la province au cours des 10 prochaines années.

<sup>42</sup> Budget de l'Ontario 2019, p. 14. Le montant inclut les investissements de tierces parties dans les hôpitaux, les collèges et les écoles.

<sup>43</sup> Depuis la rédaction de ce rapport, la province a publié une mise à jour de son plan d'immobilisations de dix ans dans le cadre du budget de l'Ontario 2020 (p. 23). Les dépenses d'infrastructure de dix ans projetées dans le budget 2020 sont de 162,7 milliards de dollars, ce qui est légèrement moins que prévu au plan d'immobilisations de dix ans du budget 2019. Le BRF n'a pas examiné les investissements dans les travaux de remise en état et de réfection indiqués dans le plan d'immobilisations du budget 2020, mais les conclusions du présent rapport demeureraient vraisemblablement largement inchangées.

<sup>44</sup> L'analyse du BRF est fondée sur le plan d'immobilisations présenté dans le budget 2019 et ne tient pas compte de toute décision subséquente potentielle visant à réaffecter le financement du plan d'immobilisations.

**Figure 5-2 : Le plan d'immobilisations de dix ans du budget 2019 de la province n'éliminera pas le déficit infrastructurel**



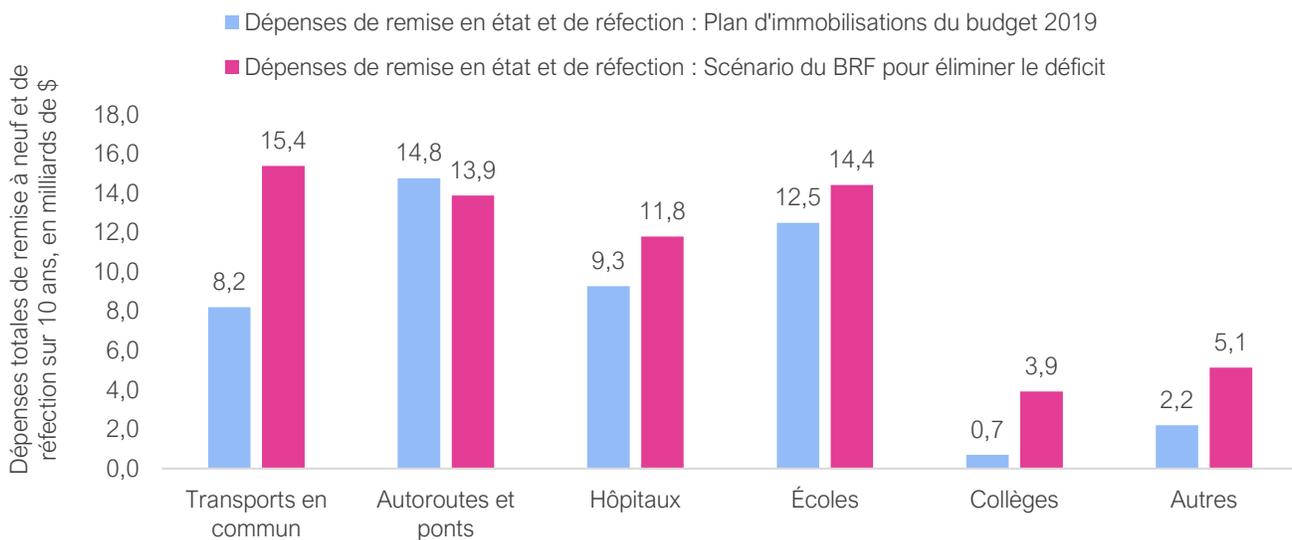
Source : Analyse du BRF des données fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

Le BRF a également examiné le manque à gagner de financement de 16,9 milliards de dollars par secteur<sup>45</sup> et a déterminé que le secteur des autoroutes et ponts était le seul qui était financé suffisamment pour éliminer complètement son déficit infrastructurel au cours des 10 prochaines années. En fait, les dépenses en immobilisations planifiées dans le secteur des autoroutes et ponts étaient 0,9 milliard de dollars plus élevées que les sommes requises pour garder les biens du secteur des autoroutes et ponts dans un bon état de fonctionnement au cours des 10 prochaines années.

En comparaison, tous les autres secteurs présentent des manques à gagner de financement dans le plan d'immobilisations du budget 2019, ce qui signifie que le plan d'immobilisations ne prévoit pas suffisamment de fonds pour éliminer le déficit infrastructurel et maintenir les biens de ces secteurs en bon état de fonctionnement. L'écart de financement le plus important était dans le secteur du transport en commun, lequel présente un manque à gagner de 7,2 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années, suivi du secteur des collèges (manque à gagner de financement de 3,2 milliards de dollars), le secteur « autres » (manque à gagner de financement de 2,9 milliards de dollars), le secteur des hôpitaux (manque à gagner de financement de 2,5 milliards de dollars) et le secteur des écoles (manque à gagner de financement de 1,9 milliard de dollars).

<sup>45</sup> Voir l'annexe B pour de plus amples renseignements.

**Figure 5-3 : Comparaison des dépenses prévues au plan d'immobilisations de dix ans du budget 2019 comparativement aux dépenses requises pour éliminer le déficit infrastructurel, par secteur**



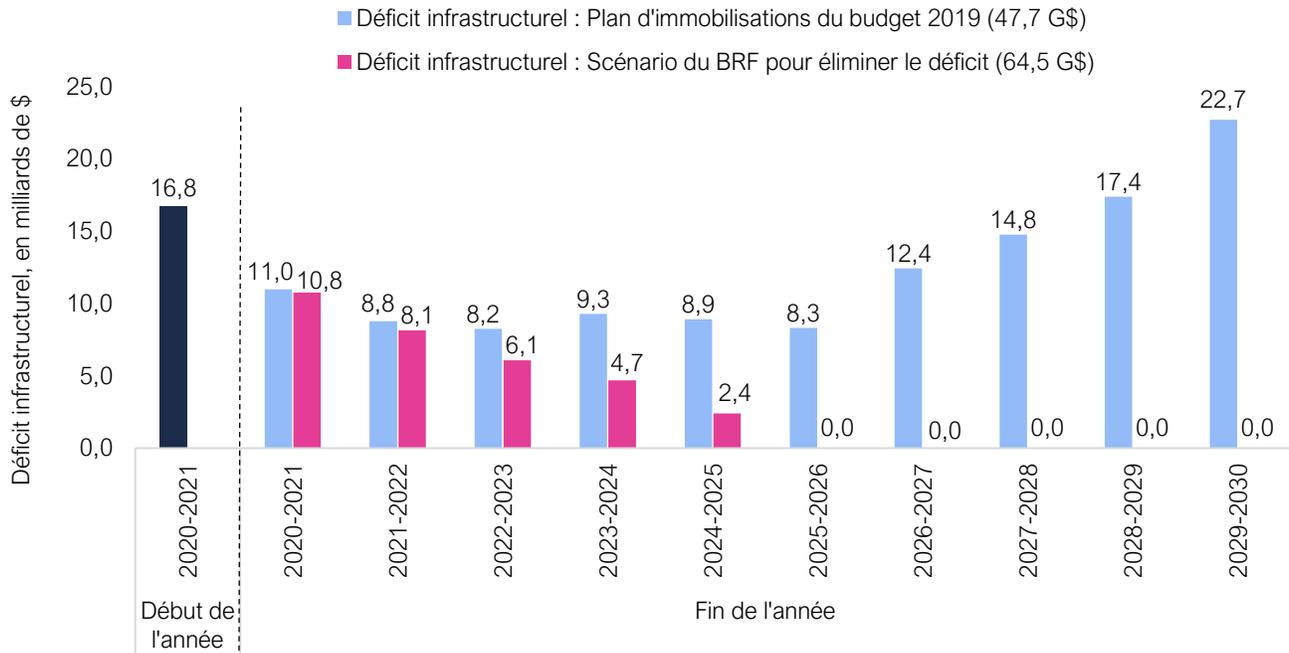
Source : Analyse du BRF des données fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

En dernier lieu, le BRF prévoit que les dépenses en travaux de remise en état et de réfection énoncées dans le budget 2019 réduiront le déficit infrastructurel de la province pour faire passer son niveau actuel de 16,8 milliards de dollars à 8,2 milliards de dollars en 2022-2023, lequel demeurera relativement stable jusqu'en 2025-2026. On prévoit qu'ensuite, le déficit augmentera de manière importante au cours de la période de 2026-2027 à 2029-2030, tandis que le plan d'immobilisation de la province demande une hausse relative des dépenses pour de nouvelles infrastructures et une réduction pour pallier à la condition des biens existants. D'ici 2029-2030, on prévoit que le déficit infrastructurel de la province atteindra 22,7 milliards de dollars<sup>46</sup>.

En proportion de la valeur actuelle de remplacement, on prévoit que le déficit infrastructurel augmenterait pour passer de 6,3 milliards de dollars en 2020-2021 à 7,1 milliards de dollars d'ici la fin de 2029-2030, ce qui indique que la condition moyenne générale des biens de la province se détériorerait au cours des dix prochaines années, si l'on s'en tient au plan d'immobilisations du budget 2019.

<sup>46</sup> Le déficit infrastructurel estimé en 2029-2030 est 22,7 milliards de dollars plus important que l'écart de financement de 16,9 milliards de dollars intervenant entre le scénario du BRF afin d'éliminer le déficit et le plan d'immobilisations du budget 2019. La différence entre l'écart de financement et le déficit peut être largement attribuée à l'affectation du financement entre secteurs prévu au plan d'immobilisations et le profil annuel des dépenses en immobilisations entre secteurs. Pour éliminer efficacement le déficit, les dépenses en immobilisations doivent être ciblées par secteur et par année au sein des secteurs. Même si un secteur est financé adéquatement pour éliminer le déficit sur 10 ans, si ces dépenses ne sont pas ciblées et distribuées en fonction des besoins annuels, un déficit peut néanmoins survenir.

Figure 5-4 : On prévoit que le déficit infrastructurel augmentera pour atteindre 22,7 milliards de dollars dans le cadre du plan d'immobilisations de dix ans de 2019 de la province



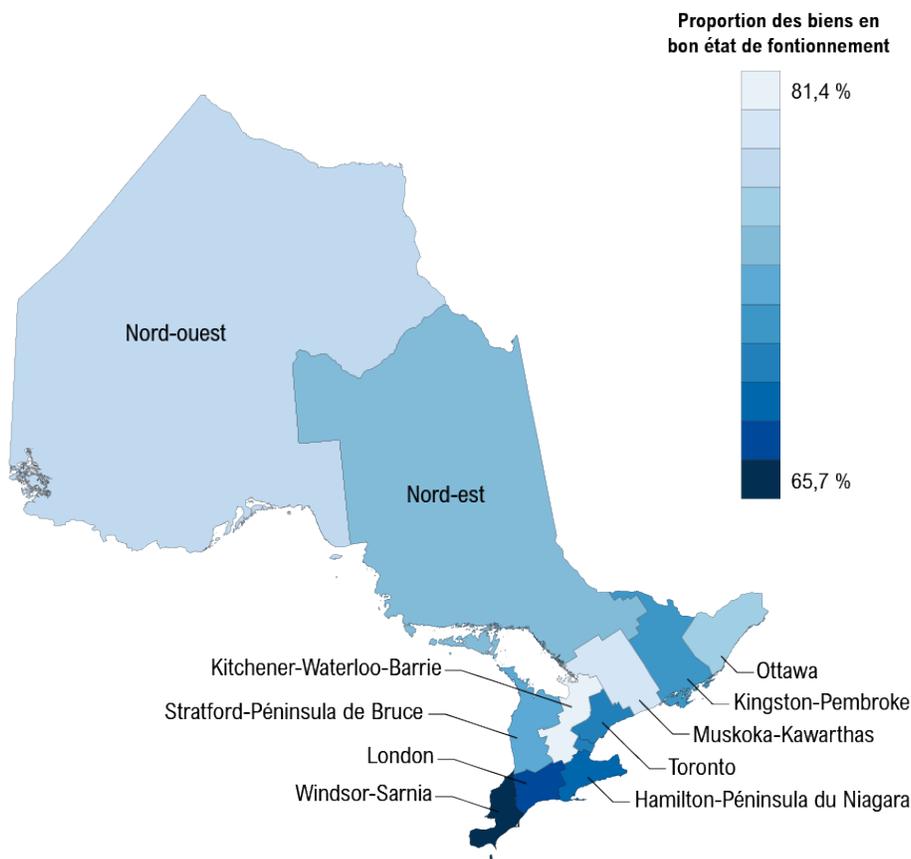
Source : Analyse du BRF des données fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

# 6 | Annexes

## A. État des biens par région économique

Cette annexe porte sur l'état de l'infrastructure de la province par région économique<sup>47</sup>. Les biens examinés dans cette section sont uniquement ceux pour lesquels on dispose de données géographiques<sup>48</sup> (82,1 % des biens de la province) et incluent tous les biens du secteur autoroute et ponts ainsi que tous les bâtiments des secteurs des hôpitaux, des écoles, des collèges et « autres ». Les 19,1 % de biens restants (selon leur VRA) ne sont pas accompagnés de données géographiques et sont exclus de cette analyse régionale<sup>49</sup>.

Figure 6-1 : Proportion des biens de la province en bon état de fonctionnement, par région économique



Remarque : L'emplacement géographique est disponible pour 82,1 % des biens provinciaux, lesquels représentent 9,6 milliards de dollars du déficit infrastructurel de la province. 17,9 % des données restantes sur les biens de la province qui ont été fournies au BRF n'étaient pas accompagnées de données géographiques. Ces données couvrent les biens de transport collectif (Metrolinx et CTON), les biens du ministère des Richesses naturelles et des Forêts ainsi que tous les biens en machines et matériel. Source : Statistique Canada et analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et plusieurs autres ministères, présentés en détail dans l'annexe C.

<sup>47</sup> Tel que défini par Statistique Canada, les régions économiques de l'Ontario sont des unités géographiques normalisées basées sur des groupes de divisions du recensement afin d'analyser l'activité économique régionale. Pour en savoir plus, consulter le document [Classifications géographiques types – Régions économiques](#), de Statistique Canada.

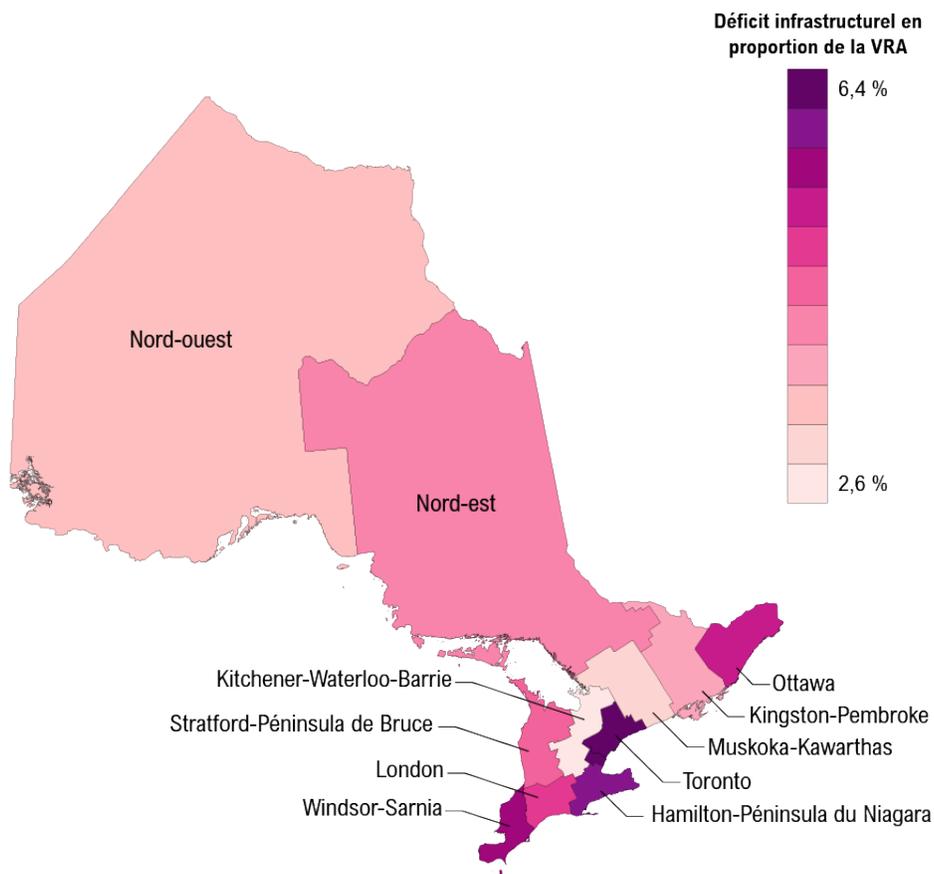
<sup>48</sup> Bien que cette annexe porte sur l'emplacement physique des biens de la province par région économique, les territoires desservis par de nombreux biens peuvent s'étendre au-delà des limites de la région économique où ils se trouvent. Par exemple, les hôpitaux spécialisés ou les collèges desservent toute la province.

<sup>49</sup> Pour la plupart, ces biens font partie de ceux pour lesquels nous disposons uniquement de données provenant d'échelons supérieurs : les machines et le matériel de tous les secteurs, les biens de transport collectif (Metrolinx et la Commission de transport Ontario Northland) et les biens du ministère des Richesses naturelles et des forêts (MRNF).

La valeur de remplacement actuelle totale des biens de la province pour lesquels nous disposons de données géographiques s'élève à 217,9 milliards de dollars, et 71,3 % de ces biens sont en bon état de fonctionnement. Cependant, l'état de fonctionnement des biens varie grandement en Ontario d'une région économique à l'autre. La région économique affichant la plus grande proportion de biens en bon état de fonctionnement est celle de Kitchener-Waterloo-Barrie, qui affiche un taux de 81,4 %, soit 10,1 points de pourcentage de plus que la moyenne provinciale, qui se situe à 71,3 % (toujours pour les biens dont les données géographiques sont disponibles). En revanche, la région économique de Windsor-Sarnia affiche la plus faible proportion de biens en bon état de fonctionnement, soit 65,7 %, ou 5,6 points de pourcentage de moins que la moyenne provinciale.

Au regard du déficit infrastructurel en tant que part de la valeur de remplacement actuelle totale, les régions de Kitchener-Waterloo-Barrie (2,6 %), du Nord-Ouest (2,8 %), et d'Ottawa (2,9 %) détiennent les plus faibles proportions. Ce qui veut dire que les biens de ces régions sont relativement en meilleur état que ceux des autres régions. D'autre part, la région dont le déficit infrastructurel est le plus élevé relativement à la VRA totale de ses biens est celle de Toronto, se situant à 6,4 %, suivie de celle de Windsor-Sarnia, à 4,4 %.

Figure 6-2 : Le déficit infrastructurel en proportion de la valeur de remplacement actuelle, par région économique



Remarque : L'emplacement géographique est disponible pour 82,1 % des biens provinciaux, lesquels représentent 9,6 milliards de dollars du déficit infrastructurel de la province. 17,9 % des données restantes sur les biens de la province qui ont été fournies au BRF n'étaient pas accompagnées de données géographiques. Ces données couvrent les biens de transport collectif (Metrolinx et CTON), les biens du ministère des Richesses naturelles et des Forêts ainsi que tous les biens en machines et matériel. Source : Statistique Canada et analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et plusieurs autres ministères, présentés en détail dans l'annexe C.

Tableau 6-1 : État de fonctionnement et déficit infrastructurel, par région économique

Région économique	Valeur de remplacement actuelle (VRA) (en milliards de dollars)	VRA des biens en bon état (en milliards de dollars)	Proportion de biens en bon état (% de la VRA)	VRA des biens qui ne sont pas en bon état (en milliards de dollars)	Proportion de biens qui ne sont pas en bon état (% de la VRA)	Déficit infrastructurel (en milliards de dollars)	Déficit Infrastructurel relativement à la VRA (% de la VRA)
Hamilton-Péninsule du Niagara	21,6	15,0	69,5 %	6,6	30,5 %	0,8	3,8 %
Kingston-Pembroke	10,4	7,3	70,9 %	3,0	29,1 %	0,4	3,8 %
Kitchener-Waterloo-Barrie	15,6	12,7	81,4 %	2,9	18,6 %	0,4	2,6 %
London	10,1	7,1	70,3 %	3,0	29,7 %	0,4	3,9 %
Muskoka-Kawarthas	7,6	5,7	75,2 %	1,9	24,8 %	0,2	3,1 %
Nord-Est	32,8	23,1	70,3 %	9,7	29,7 %	1,3	4,1 %
Nord-Ouest	19,3	14,4	74,7 %	4,9	25,3 %	0,5	2,8 %
Ottawa	19,4	15,0	77,0 %	4,5	23,0 %	0,6	2,9 %
Stratford-Péninsule de Bruce	4,9	3,7	74,2 %	1,3	25,8 %	0,2	3,1 %
Toronto	68,0	46,0	67,6 %	22,0	32,4 %	4,4	6,4 %
Windsor-Sarnia	8,3	5,4	65,7 %	2,8	34,3 %	0,4	4,4 %
<b>Total partiel régional</b>	<b>217,9</b>	<b>155,4</b>	<b>71,3 %</b>	<b>62,6</b>	<b>28,7 %</b>	<b>9,6</b>	<b>4,4 %</b>
Aucune donnée géographique	47,6		S.O.			7,2	15,0 %
<b>Total</b>	<b>265,6</b>	<b>173,4</b>	<b>65,3 %</b>	<b>92,1</b>	<b>34,7 %</b>	<b>16,8</b>	<b>6,3 %</b>

Source : Statistique Canada et analyse du BRF des données fournies par le ministère de l'Infrastructure et plusieurs autres ministères, présentés en détail dans l'annexe C

Les données présentées dans les portraits régionaux ci-dessous décrivent l'état des biens et du déficit infrastructurel de chacune des 11 régions économiques de l'Ontario, par secteur<sup>50</sup>. Ces données comprennent les suivantes :

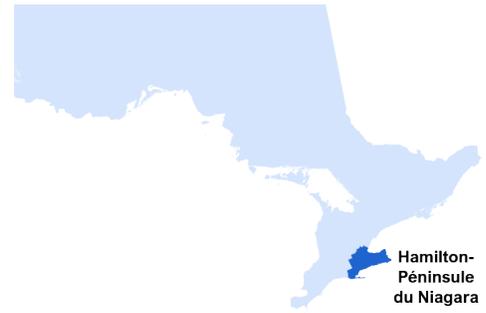
- la superficie du territoire, la population, la valeur des biens et du déficit infrastructurel en proportion du total provincial;
- la part des biens en bon état de fonctionnement comparativement à la moyenne provinciale, ce qui procure une mesure de l'état relatif des biens d'une région;
- le ratio déficit infrastructurel/valeur de remplacement actuelle comparativement à la moyenne provinciale, qui permet de savoir si les biens d'une région requièrent plus ou moins d'investissements, relativement à la moyenne provinciale.

<sup>50</sup> Les estimations présentées incluent uniquement des biens pour lesquels des données géographiques existent.

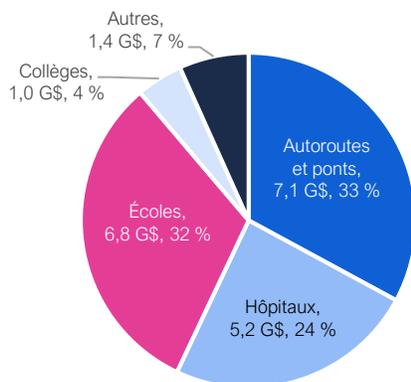
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Hamilton-Péninsule du Niagara

## Éléments clés

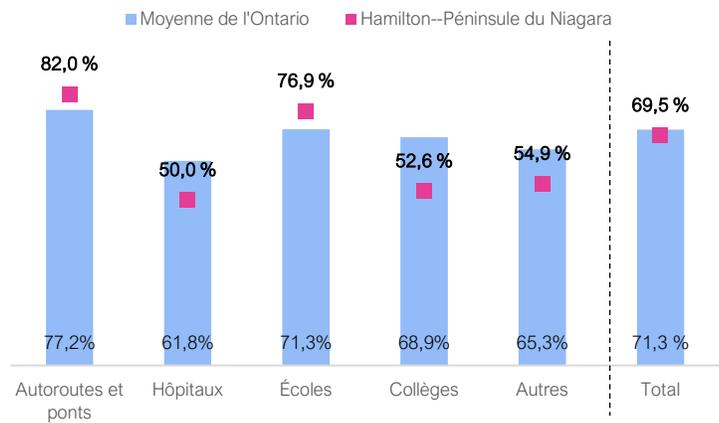
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>21,6</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	9,9 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,8</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	8,6 %
<b>Population</b>	<b>1 523 062</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	10,5 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>7 145</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	0,8 %



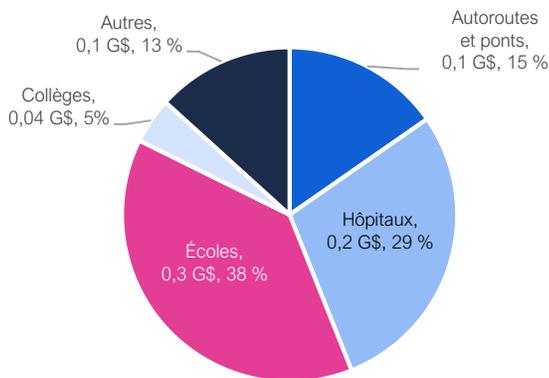
Valeur de remplacement actuelle des biens de 21.6 milliards de dollars



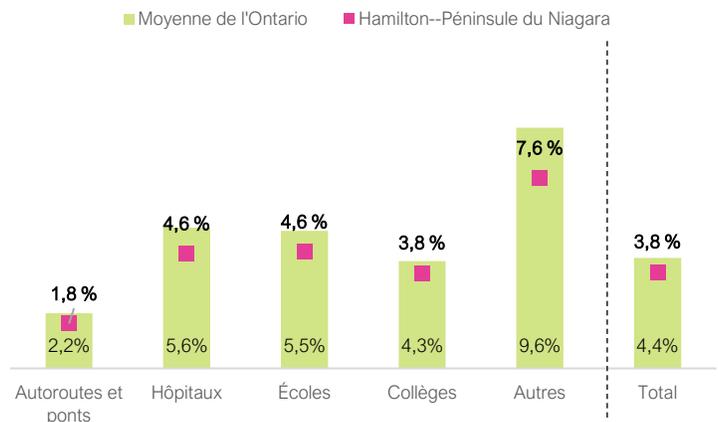
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0.8 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

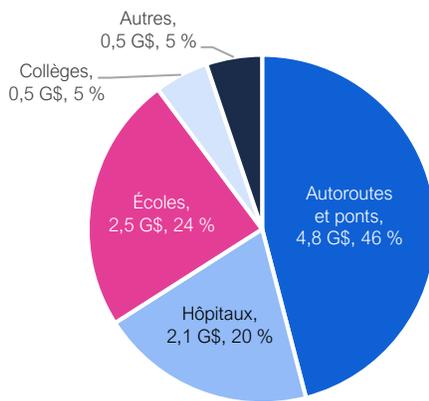
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Kingston-Pembroke

## Éléments clés

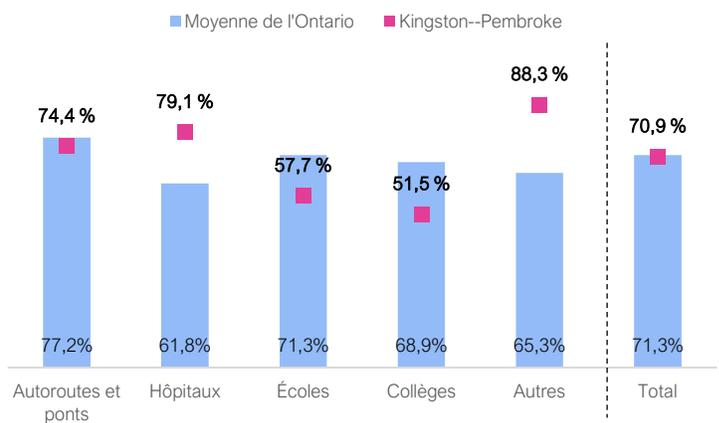
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>10,4</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	4,7 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,4</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	4,1 %
<b>Population</b>	<b>486 133</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	3,3 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>21 230</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	2,3 %



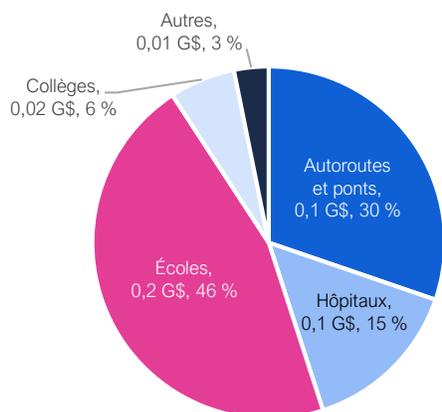
Valeur de remplacement actuelle des biens de 10,4 milliards de dollars



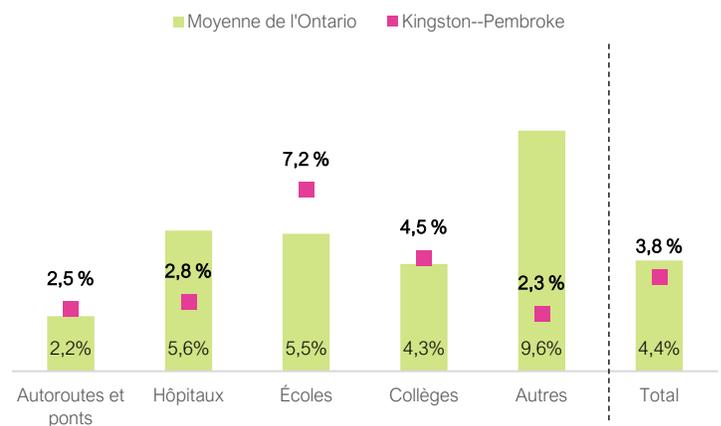
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0,4 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

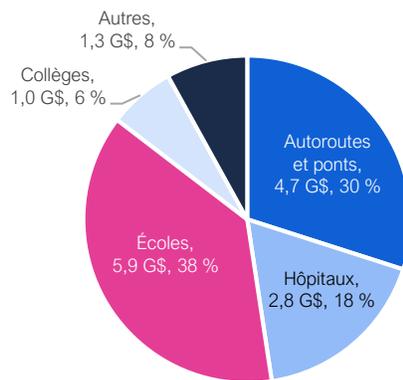
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Kitchener-Waterloo-Barrie

## Éléments clés

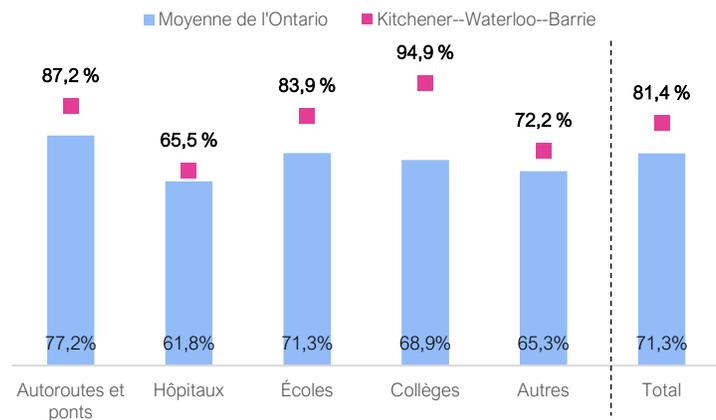
Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)	15,6
Part de la VRA des biens de l'Ontario	7,2 %
Déficit infrastructurel (en milliards)	0,4
Part du déficit infrastructurel de l'Ontario	4,3 %
Population	1 432 654
Part de la population de l'Ontario	9,8 %
Superficie du territoire (en km carré)	10 376
Part de la superficie de l'Ontario	1,1 %



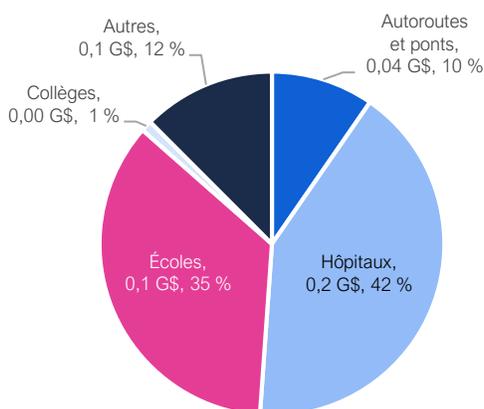
Valeur de remplacement actuelle des biens de 15,6 milliards de dollars



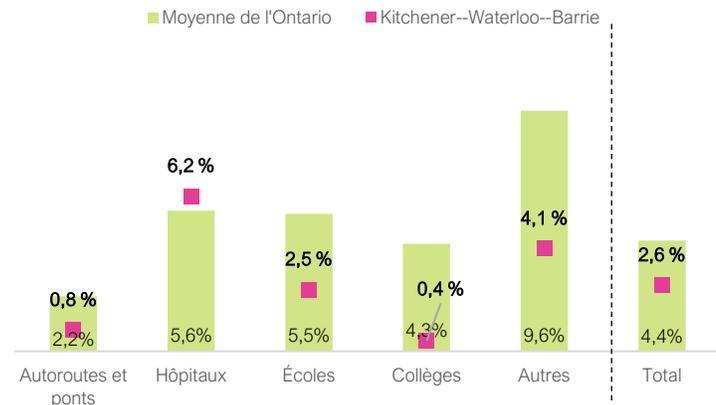
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0,4 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
 Source : Statistique Canada et BRF.

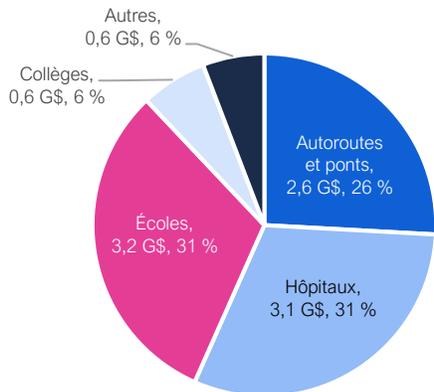
# Portrait de l'infrastructure provinciale : London

## Éléments clés

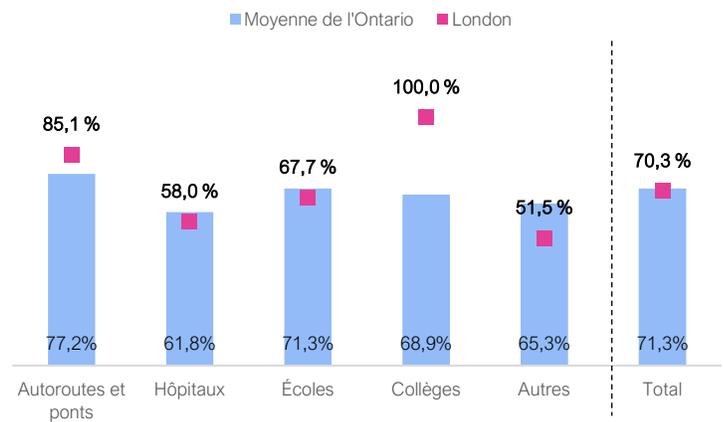
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>10,1</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	4,6 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,4</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	4,2 %
<b>Population</b>	<b>721 409</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	5,0 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>7 238</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	0,8 %



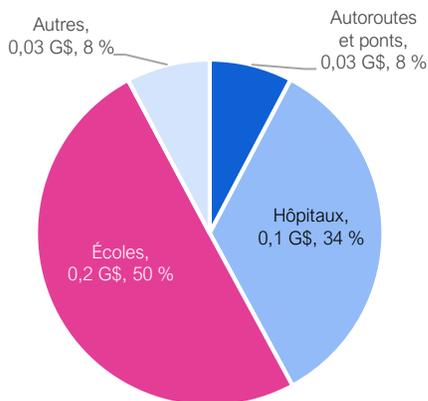
Valeur de remplacement actuelle des biens de 10,1 milliards de dollars



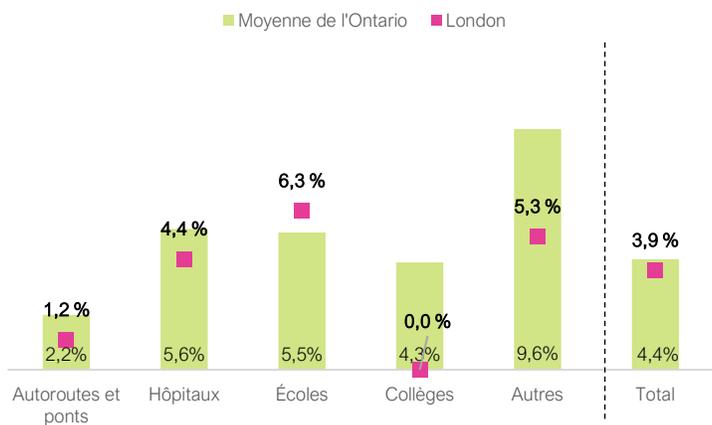
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0.4 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA

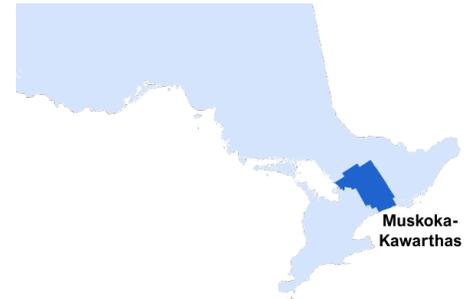


Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

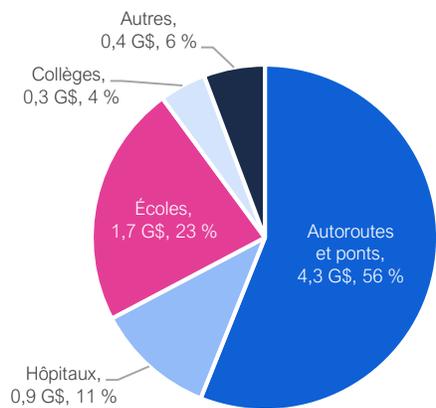
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Muskoka-Kawarthas

## Éléments clés

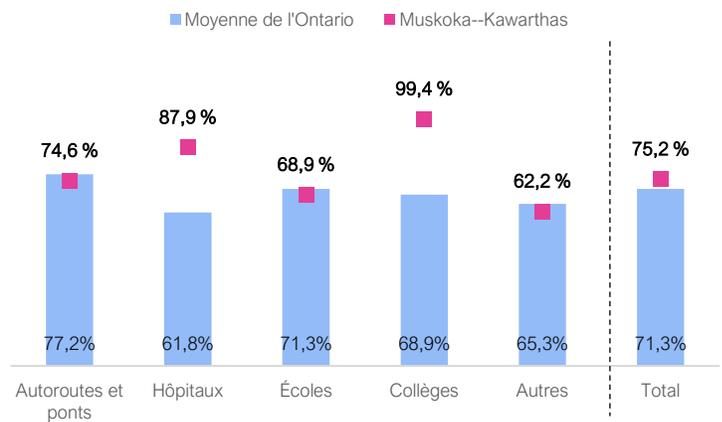
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>7,6</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	3,5 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,2</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	2,4 %
<b>Population</b>	<b>404 158</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	2,8 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>16 854</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	1,9 %



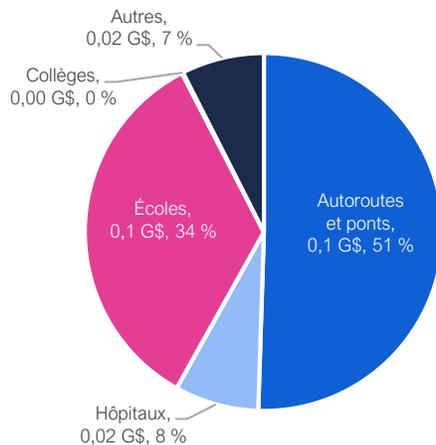
Valeur de remplacement actuelle des biens de 7,6 milliards de dollars



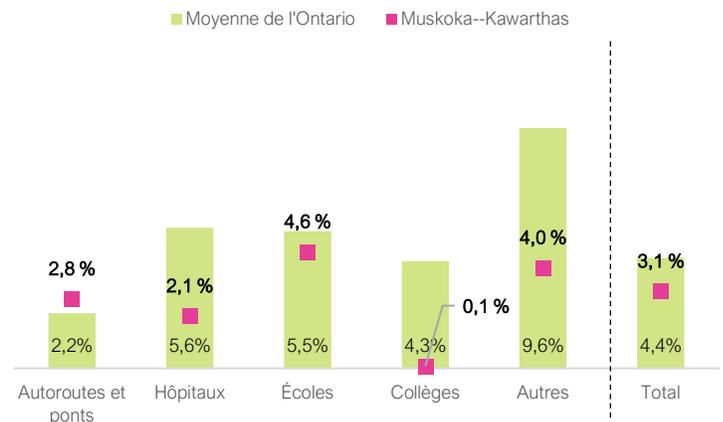
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0,2 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

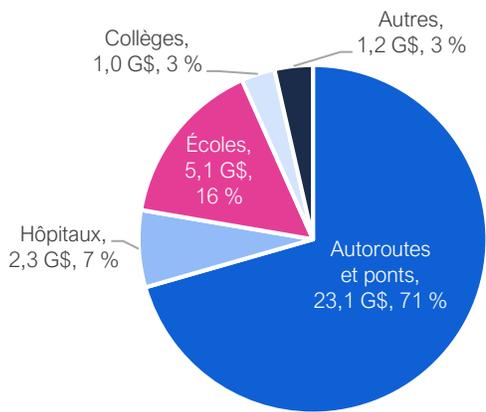
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Nord-Est

## Éléments clés

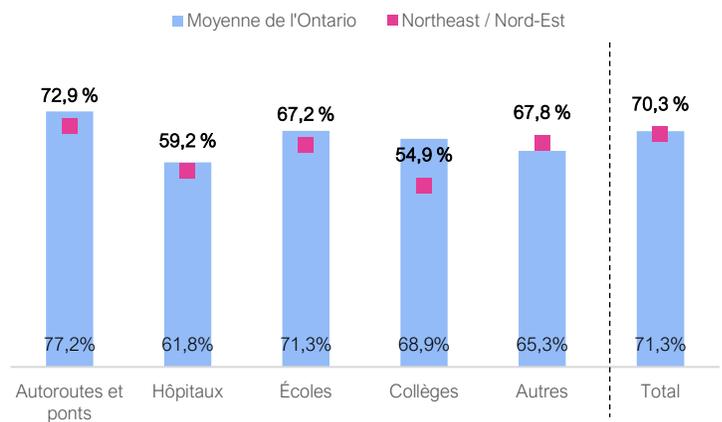
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>32,8</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	15,0 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>1,3</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	14,0 %
<b>Population</b>	<b>568 361</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	3,9 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>276 368</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	30,4 %



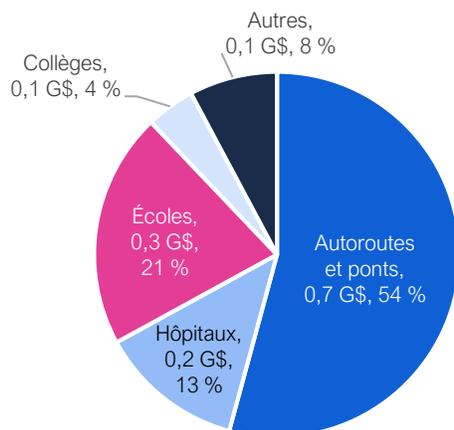
Valeur de remplacement actuelle des biens de 32,8 milliards de dollars



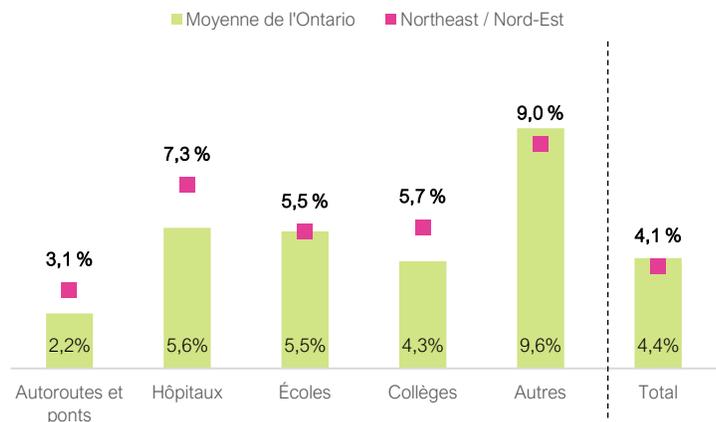
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 1,3 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

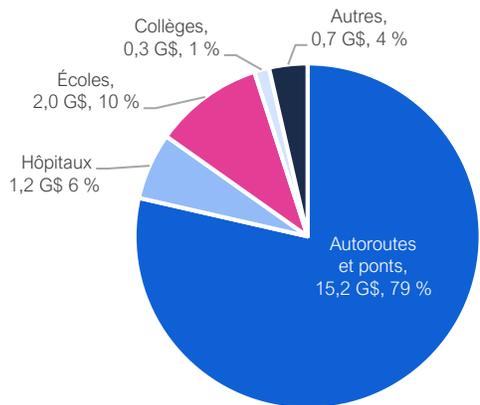
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Nord-Ouest

## Éléments clés

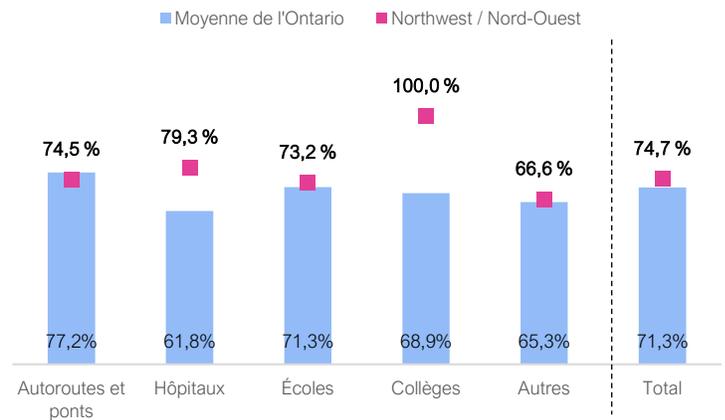
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>19,3</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	<i>8,8 %</i>
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,5</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	<i>5,7 %</i>
<b>Population</b>	<b>243 044</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	<i>1,7 %</i>
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>526 478</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	<i>57,9 %</i>



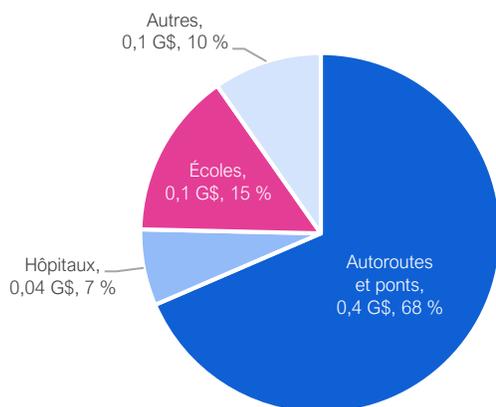
Valeur de remplacement actuelle des biens de 19,3 milliards de dollars



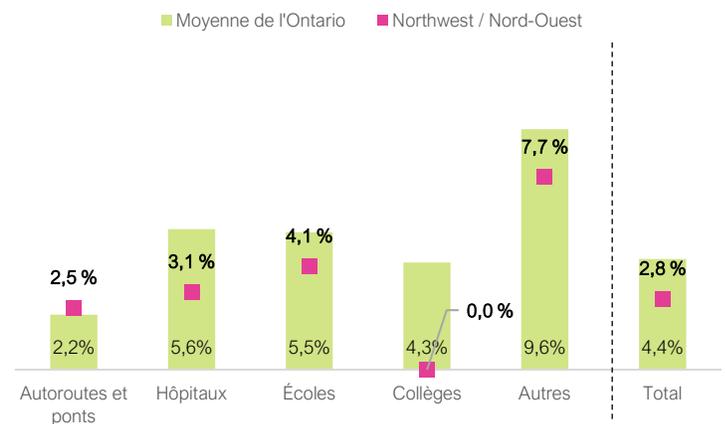
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0.5 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

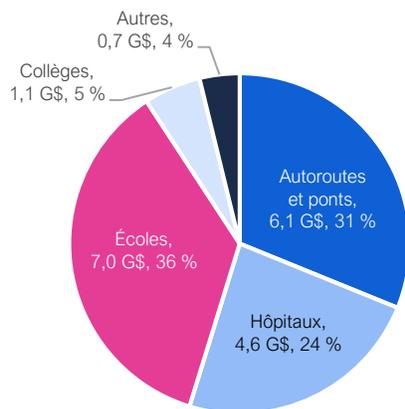
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Ottawa

## Éléments clés

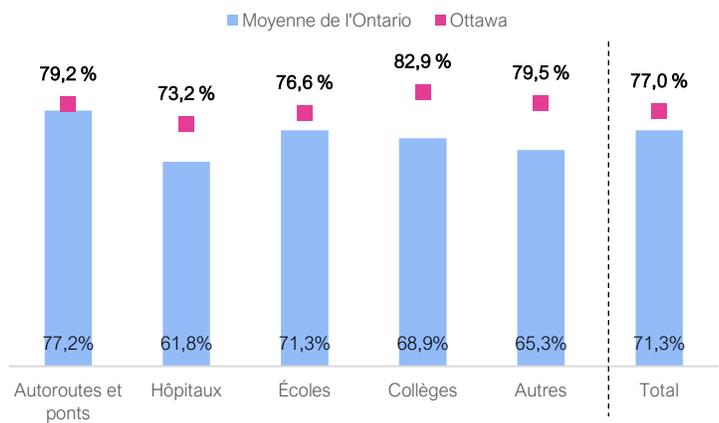
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>19,4</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	8,9 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,6</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	5,8 %
<b>Population</b>	<b>1 419 183</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	9,7 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>14 523</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	1,6 %



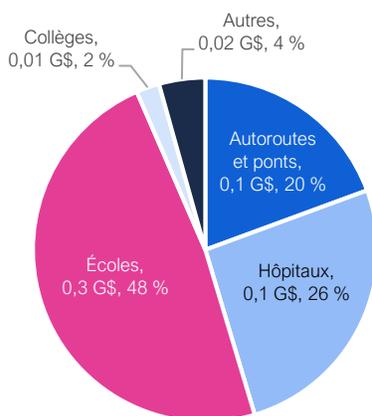
Valeur de remplacement actuelle des biens de 19,4 milliards de dollars



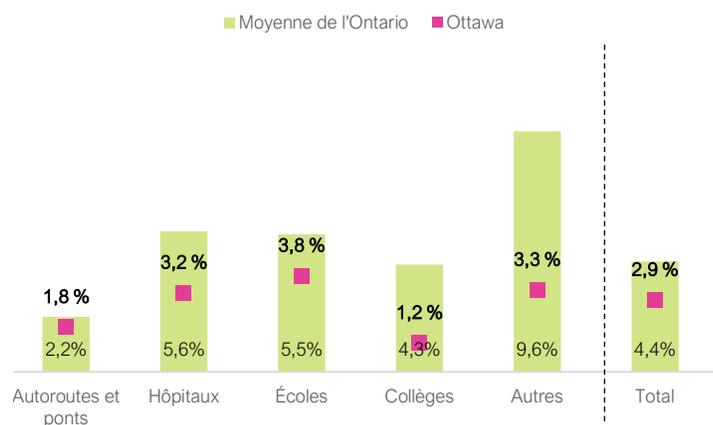
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0,6 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

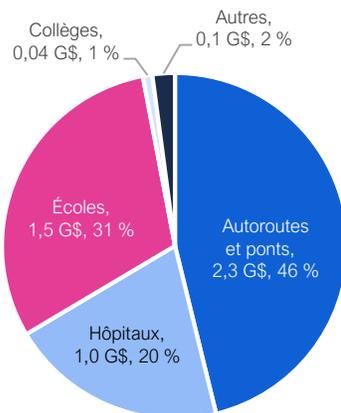
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Stratford-Péninsule de Bruce

## Éléments clés

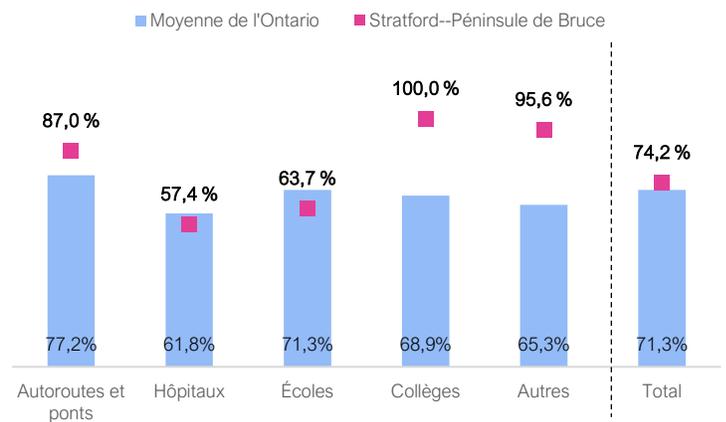
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>4,9</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	2,3 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,2</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	1,6 %
<b>Population</b>	<b>318 173</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	2,2 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>14 221</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	1,6 %



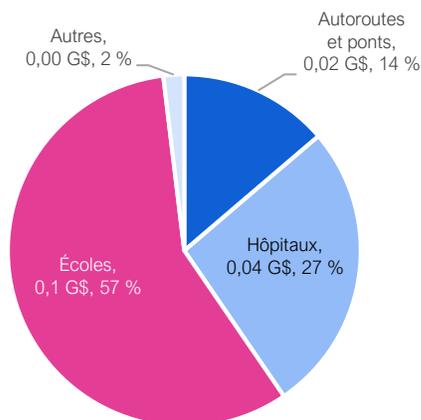
Valeur de remplacement actuelle des biens de 4,9 milliards de dollars



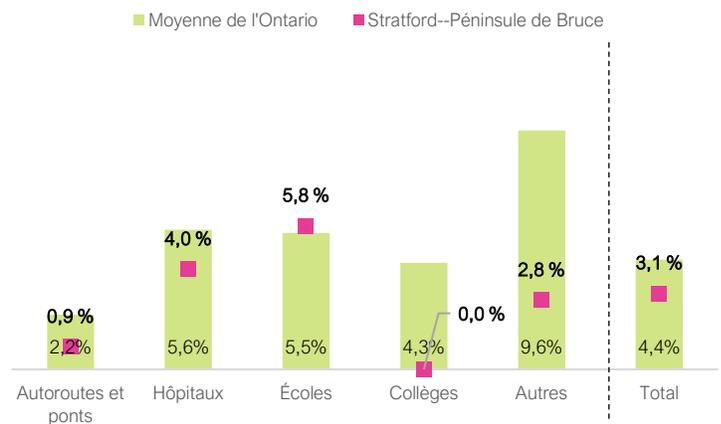
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0.2 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

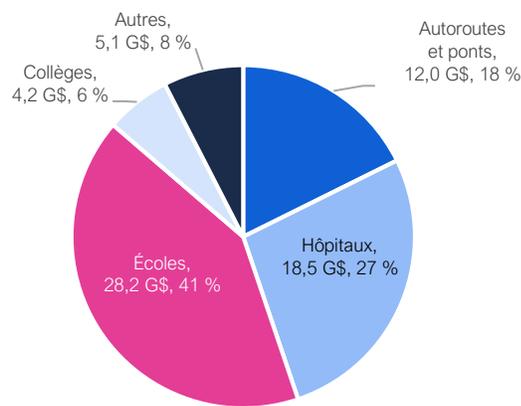
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Toronto

## Éléments clés

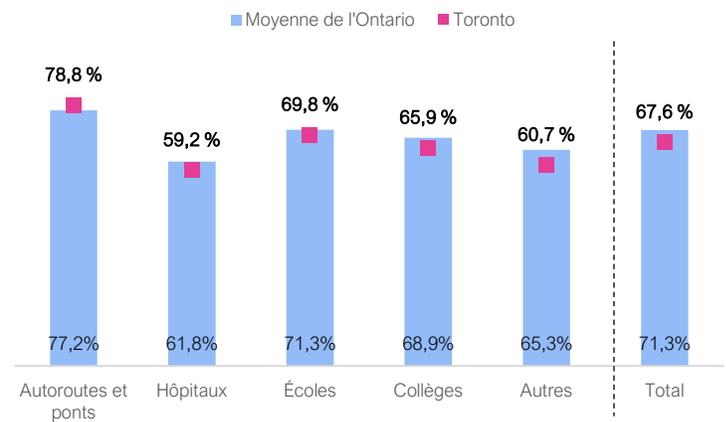
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>68,0</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	31,2 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>4,4</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	45,6 %
<b>Population</b>	<b>6 783 480</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	46,6 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>6 941</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	0,8 %



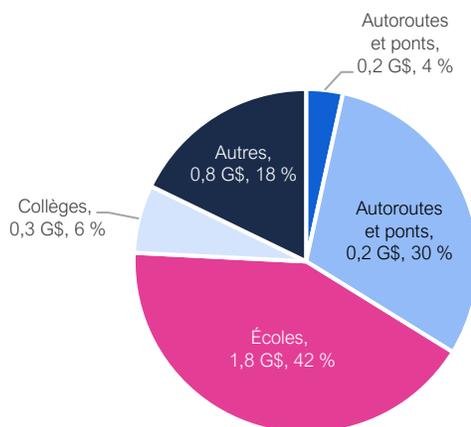
Valeur de remplacement actuelle des biens de 68,0 milliards de dollars



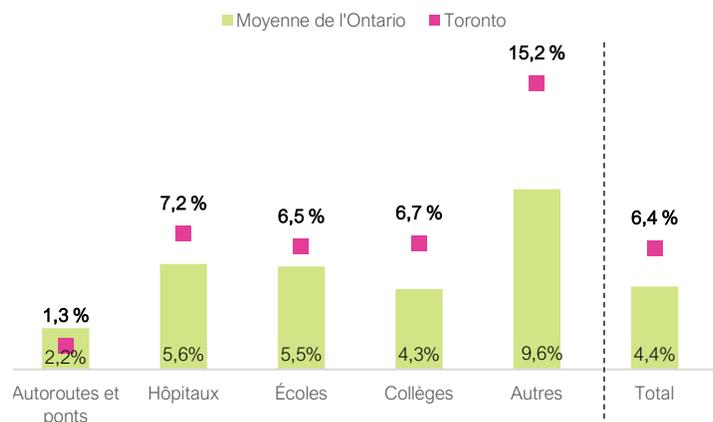
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 4,4 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

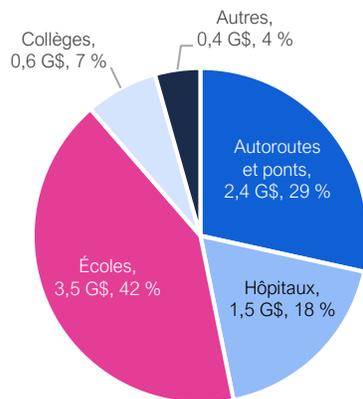
# Portrait de l'infrastructure provinciale : Windsor-Sarnia

## Éléments clés

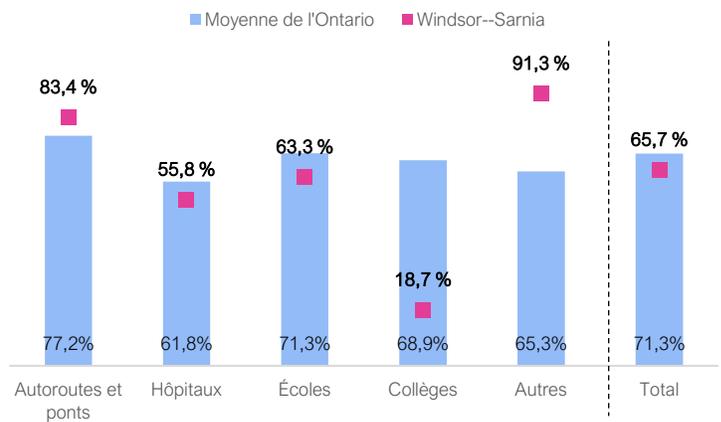
<b>Valeur de remplacement actuelle (VRA) des biens (en milliards)</b>	<b>8,3</b>
<i>Part de la VRA des biens de l'Ontario</i>	3,8 %
<b>Déficit infrastructurel (en milliards)</b>	<b>0,4</b>
<i>Part du déficit infrastructurel de l'Ontario</i>	3,8 %
<b>Population</b>	<b>666 890</b>
<i>Part de la population de l'Ontario</i>	4,6 %
<b>Superficie du territoire (en km carré)</b>	<b>7 324</b>
<i>Part de la superficie de l'Ontario</i>	0,8 %



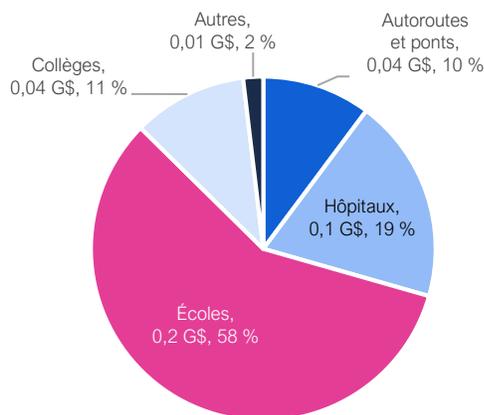
Valeur de remplacement actuelle des biens de 8,3 milliards de dollars



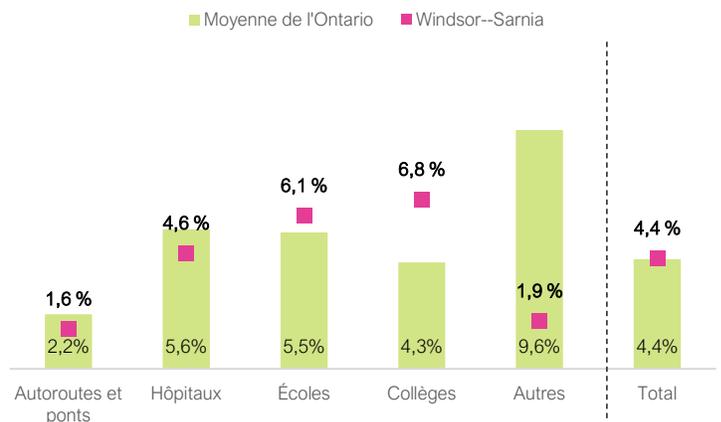
Proportion des biens en bon état de fonctionnement



Déficit infrastructurel de 0,4 milliard de dollars



Déficit infrastructurel en proportion de la VRA



Remarque : Les données régionales contenues dans ces tableaux ne concernent que les biens géolocalisés.  
Source : Statistique Canada et BRF.

## B. État des biens par secteur

Cette section met en relief l'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel provincial par secteur et par type de bien.

Tableau 6-2 : État de fonctionnement et déficit infrastructurel, par secteur et par type de bien, au 31 mars 2020

Secteur	Valeur de remplacement actuelle (VRA) (en milliards de dollars)	VRA des biens en bon état (en milliards de dollars)	Proportion de biens en bon état (% de la VRA)	VRA des biens qui ne sont pas en bon état (en milliards de dollars)	Proportion des biens qui ne sont pas en bon état (% de la VRA)	Déficit infrastructurel (en milliards de dollars)	Déficit Infrastructurel en proportion de la VRA (% de la VRA)	Projection du BRF de l'élimination du déficit sur 10 ans (en milliards de dollars)	Budget sur 10 ans de remise en état et de réfection prévu au budget 2019 (en milliards de dollars)	Surplus ou manque à gagner du financement de remise en état et de réfection prévu au budget 2019 (en milliards de dollars)
<b>Transport en commun</b>										
Bâtiments	5,2	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	1,5	29,3 %	3,8	3,3	-0,5
Ingénierie	13,6	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	2,3	17,0 %	5,6	4,5	-1,1
Machines et matériel	5,3	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,2	3,3 %	5,9	0,4	-5,5
	<b>24,2</b>	<b>S.O.</b>	<b>S.O.</b>	<b>S.O.</b>	<b>S.O.</b>	<b>4,0</b>	<b>16,7 %</b>	<b>15,4</b>	<b>8,2</b>	<b>-7,2</b>
<b>Autoroutes et ponts</b>										
Routes et autoroutes	56,4	42,2	74,7 %	14,3	25,3 %	1,6	2,8 %	10,8	11,6	0,8
Ponts et ponceaux	28,3	23,3	82,5 %	5,0	17,5 %	0,3	1,0 %	3,1	3,1	0,0
	<b>84,7</b>	<b>65,5</b>	<b>77,3 %</b>	<b>19,2</b>	<b>22,7 %</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2 %</b>	<b>13,9</b>	<b>14,8</b>	<b>0,9</b>
<b>Hôpitaux</b>										
Bâtiments	44,7	28,2	63,2 %	16,5	36,8 %	2,4	5,4 %	8,9	7,7	-1,2
Machines et matériel	13,8	3,4	24,8 %	10,4	75,2 %	2,3	17,0 %	2,9	1,6	-1,3
	<b>58,5</b>	<b>31,7</b>	<b>54,1 %</b>	<b>26,8</b>	<b>45,9 %</b>	<b>4,8</b>	<b>8,1 %</b>	<b>11,8</b>	<b>9,3</b>	<b>-2,5</b>

Remarque : L'évaluation que fait le BRF de la valeur de remplacement actuelle et du déficit de l'infrastructure de la province exclut les biens en cours de construction, les biens-fonds et les biens de technologie de l'information. De plus, certaines données fournies au BRF n'ont pas été mises à jour en 2019-2020. Par conséquent, certains nouveaux biens (biens d'expansion) sont exclus de l'évaluation que fait le BRF de la valeur de remplacement actuelle et du déficit infrastructurel. Metrolinx et la CTON ont uniquement fourni des données agrégées colligées aux échelons supérieurs, lesquelles regroupent plusieurs biens. Bien que ces renseignements permettent au BRF de calculer le déficit infrastructurel pour le secteur du transport en commun, ils ne permettent pas au BRF d'évaluer précisément la part des biens en bon état de fonctionnement.

Source : Analyse du BRF des données fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor, du ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'annexe C.

Tableau 6-2 (suite) : État de fonctionnement et déficit infrastructurel, par secteur et par type de bien, au 31 mars 2020

Secteur	Valeur de remplacement actuelle (VRA) (en milliards de dollars)	VRA des biens en bon état (en milliards de dollars)	Proportion des biens en bon état (% de la VRA)	VRA des biens qui ne sont pas en bon état (en milliards de dollars)	Proportion des biens qui ne sont pas en bon état (% de la VRA)	Déficit infrastructurel (en milliards de dollars)	Déficit Infrastructurel en proportion de la VRA (% de la VRA)	Projection du BRF de l'élimination du déficit sur 10 ans (en milliards de dollars)	Budget sur 10 ans de remise en état et de réfection du budget 2019 (en milliards de dollars)	Surplus ou manque à gagner du financement de remise en état et de réfection prévu au budget 2019 (en milliards de dollars)
<b>Écoles</b>										
Bâtiments	67,4	48,1	71,3 %	19,3	28,7 %	3,7	5,5 %	14,4	12,5	-1,9
Machines et matériel	0,7	0,7	94,3 %	0,0	5,7 %	0,0	0,6 %	0,0	0,0	-0,0
	<b>68,1</b>	<b>48,8</b>	<b>71,6 %</b>	<b>19,4</b>	<b>28,4 %</b>	<b>3,7</b>	<b>5,4 %</b>	<b>14,4</b>	<b>12,5</b>	<b>-1,9</b>
<b>Collèges</b>										
Bâtiments	10,6	7,3	68,9 %	3,3	31,1 %	0,5	4,3 %	2,6	0,6	-2,0
Machines et matériel	1,9	0,8	43,3 %	1,1	56,7 %	0,6	31,6 %	1,3	0,1	-1,2
	<b>12,5</b>	<b>8,1</b>	<b>65,1 %</b>	<b>4,4</b>	<b>34,9 %</b>	<b>1,0</b>	<b>8,4 %</b>	<b>3,9</b>	<b>0,7</b>	<b>-3,2</b>
<b>Autres secteurs</b>										
Bâtiments	12,9	8,4	64,7 %	4,6	35,3 %	1,3	9,7 %	2,7	1,9	-0,7
Ingénierie	2,1	1,5	74,8 %	0,5	25,2 %	0,1	6,1 %	0,3	0,2	-0,0
Machines et matériel	2,6	2,6	100,0 %	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %	2,2	0,0	-2,2
	<b>17,6</b>	<b>12,5</b>	<b>71,1 %</b>	<b>5,1</b>	<b>28,9 %</b>	<b>1,4</b>	<b>7,8 %</b>	<b>5,1</b>	<b>2,2</b>	<b>-2,9</b>
<b>Total</b>										
Bâtiments	140,9	92,0	65,3 %	48,9	34,7 %	9,4	6,6 %	32,3	25,9	-6,4
Ingénierie	100,4	69,4	69,2 %	31,0	30,8 %	4,3	4,3 %	19,8	19,5	-0,3
Machines et matériel	24,3	12,0	49,4 %	12,3	50,6 %	3,1	12,8 %	12,4	2,2	-10,2
	<b>265,6</b>	<b>173,4</b>	<b>65,3 %</b>	<b>92,1</b>	<b>34,7 %</b>	<b>16,8</b>	<b>6,3 %</b>	<b>64,5</b>	<b>47,7</b>	<b>-16,9</b>

Remarque : L'évaluation que fait le BRF de la valeur de remplacement actuelle et du déficit infrastructurel de l'infrastructure de la province exclut les biens en cours de construction, les biens-fonds et les biens de technologie de l'information. De plus, certaines données fournies au BRF n'ont pas été mises à jour en 2019-2020. Par conséquent, certains nouveaux biens (biens d'expansion) sont exclus de l'évaluation que fait le BRF de la valeur de remplacement actuelle et du déficit infrastructurel. Metrolinx et la CTON ont uniquement fourni des données agrégées colligées aux échelons supérieurs, lesquelles regroupent plusieurs biens. Bien que ces renseignements permettent au BRF de calculer le déficit infrastructurel pour le secteur du transport en commun, ils ne permettent pas au BRF d'évaluer précisément la part des biens en bon état de fonctionnement.

Source : Analyse du BRF des données fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor, du ministère de l'Infrastructure et de plusieurs autres ministères énumérés à l'Appendix C.

## C. Préparation de ce rapport

### Autorité

Le directeur de la responsabilité financière a accepté la requête d'un membre de l'Assemblée législative d'effectuer l'analyse présentée dans ce rapport en vertu de l'alinéa 10 (1) b) de *la Loi de 2013 sur le directeur de la responsabilité financière*.

### Questions principales

Les principales questions suivantes ont été utilisées pour orienter les recherches dans le cadre du présent rapport :

- Quels sont les biens dont la province est « propriétaire »?
  - En valeur, tant la valeur comptable nette et la valeur actuelle de remplacement (VRA).
  - En détail, par exemple par classe de biens, par ministère ou projet majeur.
  - Quelle est la valeur des biens publics (par exemple, les biens appartenant aux municipalités, aux universités, etc.) qui ne sont pas sous le contrôle de la province?
- Quel est l'état actuel des biens dont la province est propriétaire?
  - En se basant sur les indices d'état (par exemple l'indice de l'état des installations [IEI], l'indice de l'état des ponts [IEP], l'indice de l'état des chaussées [IEC]).
  - Âge et espérance de vie utile.
  - Comment l'état des biens se compare-t-il à l'état de bon fonctionnement (EBF) et au déficit infrastructurel?
- Quel est le plan d'immobilisations de la province sur 10 ans?
  - Investissements dans les biens de la province comparativement aux investissements dans les autres biens publics.
  - En détail, par exemple par classe de biens, par ministère ou projet majeur.
  - Pour les remises en état et les réfections, l'expansion et l'amélioration des fonctionnalités.
- Quel sera l'effet du plan d'immobilisations de dix ans de la province sur l'état des biens de la province?
  - Quel en sera l'effet sur les divers indices d'état?
  - Quel sera l'effet sur le déficit infrastructurel?
  - Par entité et par classe.
- Quel serait le coût d'un plan d'immobilisations de 10 ans qui remettrait tous les biens de la province en EBF?

## Méthodologie

Ce rapport a été préparé à la suite de rencontres avec des représentants des ministères de l'Infrastructure, des Transports, de la Santé, de l'Éducation, des Collèges et Universités, des Richesses naturelles et des Forêts, des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs ainsi que du Secrétariat du Conseil du Trésor, et grâce aux données qu'ils nous ont fournies.

La méthodologie utilisée dans ce rapport se fonde en grande partie sur les données qui ont été recueillies et lorsque possible uniformisées par le ministère de l'Infrastructure, ainsi que sur un modèle de réfection de l'infrastructure développé par le ministère et reproduit par le BRF.

Le BRF a utilisé des données standardisées de l'inventaire des biens provinciaux (IBP) afin de fournir des évaluations comparables de l'état de fonctionnement de l'infrastructure de la province, par secteur et par type de biens. Ces données standardisées sont ensuite intégrées au modèle de détérioration de l'infrastructure du BRF lequel, par l'entremise d'une série de décisions simplifiées de gestion des biens, permet d'estimer le déficit infrastructurel actuel et futur.

Les estimations du BRF de l'état de bon fonctionnement et du déficit infrastructurel sont sensibles aux données et à la méthodologie utilisées dans ce rapport. Comme il n'existe pas de définitions du déficit infrastructurel et de l'état de fonctionnement qui fassent consensus, nous devons avoir recours à des estimations, tout en reconnaissant que ces définitions sont sujettes à débats<sup>51</sup>.

### Données sur l'infrastructure

Environ 83 % des données relatives aux biens utilisées dans ce rapport se fondent sur des données d'ingénierie concrètes recueillies à des fins d'évaluation. Cela inclut :

- les données fournies par le ministère de l'Infrastructure, tirées de sa base de données IBP, qui incluent des données concrètes détaillées sur l'état, l'âge et la VRA des divers biens. La base de données IBP a servi pour l'analyse de bâtiments dans les secteurs Écoles, Collèges<sup>52</sup> et « Autres » ainsi que les ponceaux;
- les données fournies par le ministère de la Santé, ce qui inclut les renseignements sur l'état, la VRA et l'âge de chaque bâtiment des hôpitaux;
- les données fournies par le ministère des Transports, qui incluent des renseignements sur l'état des chaussées par segment de route et des renseignements spécifiques à chaque pont. Les données relatives à la chaussée renseignent sur l'état et la situation géographique de chaque segment de route, mais ne renseignent pas sur leur VRA<sup>53</sup>. Les données sur les ponts incluent des renseignements spécifiques sur l'état, l'âge et la VRA de chaque pont.

Pour les 17 % de biens restants, les renseignements sur leur état ont été compilés en utilisant des données

<sup>51</sup> Les ministères gèrent un portefeuille diversifié de biens et peuvent utiliser différentes méthodologies pour déterminer l'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel de leurs biens, lesquelles peuvent ne pas concorder avec les estimations présentées dans ce rapport. Par exemple, pour déterminer l'état de fonctionnement d'un bien, le ministère de l'Éducation se base sur l'estimation des dépenses en immobilisations que le bien nécessitera sur cinq ans (somme de l'ensemble des besoins actuels et des besoins prévus pour les quatre prochaines années). Le ministère des Transports utilise une approche différente pour évaluer ses biens; ciblant un objectif de 67 % de ses segments de route en « bon » état de fonctionnement, tout en tenant compte de facteurs comme les données d'inspection d'ingénierie, le volume de la circulation, l'environnement, l'âge, etc.

<sup>52</sup> Le BRF a reçu des données concrètes au niveau des campus pour 24 collèges. Ces données comprennent l'état moyen, l'âge moyen et la VRA totale des biens en bâtiments pour un même campus, fondées sur des évaluations de l'état des installations, mais qui ne contiennent pas de données concrètes détaillées spécifiques à chaque bien.

<sup>53</sup> En lieu et place, le MTO a fourni au BRF une estimation du coût total de remplacement de son réseau de routes basée sur l'indice des prix de soumissions établi en 2011, et mis à jour pour refléter les coûts actuels. Le BRF a utilisé ces données agrégées estimatives pour les distribuer aux segments de route en se basant sur la longueur des tronçons et le nombre de voies.

comptables et des données agrégées, qui regroupent les données de plusieurs biens. Normalement, on fait davantage confiance aux données d'ingénierie concrètes spécifiques à un bien, il en résulte donc que le recours par le BRF aux données comptables et aux données agrégées pour son analyse pourrait donner lieu à une évaluation moins précise du pourcentage de biens qui sont en bon état de fonctionnement, ainsi que du déficit infrastructurel.

Les éléments suivants offrent un survol des 17 % de biens pour lesquels le BRF a uniquement obtenu des données agrégées :

- **Metrolinx** : Le BRF a obtenu les données agrégées des biens de Metrolinx, ventilées par type de bien (matériel ferroviaire, autocars, couloir ferroviaire, etc.). Ces données incluent les sous-classes de biens (voitures à deux niveaux, autocars, voies ferrées et signalisation, etc.) ainsi que les indices d'état des installations (IEI) et la VRA pour chaque type de bien. Cependant, elles n'incluent pas les renseignements sur l'âge moyen ou le nombre des biens pour chaque type de bien, ni aucun détail concret spécifique à un bien précis. Les estimations des IEI et VRA agrégés fournies au BRF lui ont permis de produire une estimation du déficit infrastructurel. Toutefois, elles n'ont pas permis au BRF d'évaluer précisément la proportion de biens de transport collectif en bon état de fonctionnement, ni de déterminer quels biens étaient englobés dans le déficit infrastructurel.
- **La Commission de transport Ontario Northland (CTON)** : Le ministère des Transports a fourni des renseignements comptables concrets pour la CTON, qui ont été utilisés conjointement avec un modèle de données sur l'état fourni par le MTO pour évaluer l'âge moyen et l'état de ces biens.
- **Le ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF)** : Le BRF a obtenu les données agrégées des biens du MRNF ventilées par type de bien (bâtiment, ingénierie, barrages, aéronefs, etc.). Ces renseignements contiennent des données sur le nombre, l'âge moyen et l'état moyen des biens et la VRA totale des différents types de biens. Les renseignements obtenus sont dépourvus de données concrètes spécifiques à chaque bien.
- **Machinerie et matériel** : Le BRF a estimé la valeur et l'état des biens de machinerie et de matériel des organismes du secteur parapublic (SPB) ainsi que le secteur de l'administration gouvernementale au moyen d'horaires de continuité des immobilisations corporelles fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor et les courbes d'état fournies par le ministère de l'Infrastructure.

**Tableau 6-3 : Sources de données utilisées dans ce rapport, par secteur et par sous-secteur**

Secteur	Sous-secteur	Source	Type et niveau de détail
<b>Transport en commun</b>	Bâtiments	Metrolinx/ministère des Transports	Données agrégées par type de bien
	Machines et matériel	Metrolinx/ministère des Transports	Données agrégées par type de bien
	Ingénierie	Metrolinx/ministère des Transports	Données agrégées par type de bien
<b>Autoroutes et ponts</b>	Autoroutes et routes	Ministère des Transports	Ingénierie, biens individuels
	Ponts	Ministère des Transports	Ingénierie, biens individuels
	Ponceaux	Ministère de l'Infrastructure	Ingénierie, biens individuels
<b>Hôpitaux</b>	Bâtiments	Ministère de la Santé	Ingénierie, biens individuels
	Machines et matériel	Secrétariat du Conseil du Trésor	Comptabilité, niveau hospitalier
<b>Écoles</b>	Bâtiments	Ministère de l'Infrastructure	Ingénierie, biens individuels
	Machines et matériel	Secrétariat du Conseil du Trésor	Comptabilité, niveau du conseil scolaire
<b>Collèges</b>	Bâtiments	Ministère de l'Infrastructure	Ingénierie, niveau du campus
	Machines et matériel	Secrétariat du Conseil du Trésor	Comptabilité, niveau du campus
<b>Autre</b>	Bâtiments	Ministère de l'Infrastructure Ministère des Richesses naturelles et des Forêts	Ingénierie, biens individuels Données agrégées par type de bien
	Ingénierie	Ministère des Richesses naturelles et des Forêts	Données agrégées par type de bien
	Machines et matériel	Ministère des Richesses naturelles et des Forêts Secrétariat du Conseil du Trésor	Données agrégées par type de bien Comptabilité, niveau de l'entité

Source : BRF.

### Mesure de l'état des biens et calcul du déficit infrastructurel

Les données sur les biens reçues de la province ont été intégrées au modèle de détérioration de l'infrastructure du BRF, en conjonction avec les dépenses en immobilisations historiques, afin de mettre à jour toutes les données sur les biens au 31 mars 2020<sup>54</sup>.

Ces données standardisées de 2020 ont ensuite été intégrées dans le modèle de détérioration de l'infrastructure du BRF pour évaluer, au moyen des normes de rendement du MDI, si chaque bien est dans un bon état de fonctionnement. Si le bien n'est pas dans un bon état de fonctionnement, le BRF a ensuite déterminé si le bien nécessite des dépenses en immobilisations et, le cas échéant, le type et le montant des dépenses en immobilisations nécessaires pour amener chaque bien dans un bon état de fonctionnement (autrement dit, le déficit infrastructurel). Ce modèle est mis en évidence dans le Tableau 6-4 et est fondé sur les règles décisionnaires fournies par le MDI.

<sup>54</sup> Les données sur les biens reçues des ministères ont été colligées au cours de la période allant de 2018 à 2020.

**Tableau 6-4 : Modèle d'évaluation de l'état de fonctionnement et du déficit infrastructurel**

Si le bien...	État du bien	Dépenses en immobilisations requises	Type de dépenses en immobilisations	Déficit infrastructurel
1. Est dans un état égal ou supérieur à l'objectif de fonctionnement, moins une marge*	En bon état de fonctionnement	Non	S.O.	Zéro
1. Condition inférieure à l'objectif de fonctionnement moins une marge*, ET 2. L'état est supérieur au seuil de défaillance, ET 3. L'âge est inférieur ou égal à 90 % de la moitié de la vie utile du bien	N'est pas en bon état de fonctionnement	Oui	Remise en état	Somme nécessaire pour que la condition du bien atteigne l'objectif de fonctionnement <sup>55</sup>
1. Condition inférieure à l'objectif de fonctionnement moins une marge*, ET 2. L'état est supérieur au seuil de défaillance, ET 3. L'âge est supérieur à 90 % du double de la vie utile du bien	N'est pas en bon état de fonctionnement	Non	S.O.	Zéro. On laisse ces biens se détériorer jusqu'à l'atteinte du seuil de défaillance, auquel point ils feront l'objet d'une réfection.
1. L'état est égal ou inférieur au seuil de défaillance	N'est pas en bon état de fonctionnement	Oui	Réfection	Somme équivalente à la VRA

\* La marge correspond à une réduction de cinq unités de l'objectif de fonctionnement. La marge est incluse en sus de l'objectif de fonctionnement, afin que les biens ne nécessitent pas immédiatement des dépenses en immobilisations l'année suivant la remise en état. Par exemple, si un bien présente un seul de fonctionnement de 85 et que son état actuel est de 82, le bien serait encore classé comme étant en bon état de fonctionnement. Lorsque l'état d'un bien tombe sous 80, le bien n'est plus en bon état de fonctionnement et nécessite une remise en état.

Remarque : Ce modèle s'applique à la majorité des biens, à l'exception de la machinerie et du matériel (MM), car normalement, ces biens ne sont pas remis en état. Lorsque les biens de MM tombent sous l'objectif de fonctionnement, on les laisse se détériorer jusqu'à ce qu'ils atteignent le seuil de défaillance, auquel moment ils font l'objet d'une réfection.

Source : BRF, selon le modèle de réfection du ministère de l'Infrastructure.

<sup>55</sup> Pour estimer le coût de la remise en état, le BRF assume qu'il existe une relation directe entre l'indice de l'état mesuré d'un bien et la valeur actuelle de remplacement d'un bien. Par exemple, si l'indice d'état d'un bien est de 70 et que son objectif de fonctionnement est de 85, les coûts de remise en état sont calculés en multipliant la VRA du bien par la différence entre l'objectif de fonctionnement et l'état actuel du bien, soit  $VRA \times [(85-70)/100]$ . Pour les biens mesurés avec un indice d'état des installations, cette relation est réelle, selon la définition et le calcul de cet indice. Cependant, pour les biens mesurés avec un indice d'état de la chaussée ou un indice d'état des ponts, cette relation est présumée. De plus, les ministères peuvent utiliser différentes approches pour satisfaire aux besoins en travaux de remise en état et de réfection, lesquels peuvent ne pas concorder avec l'approche simplifiée adoptée dans le présent rapport.

Les données et les normes de rendement utilisées pour déterminer l'état de fonctionnement d'un bien et le déficit infrastructurel sont décrites ci-dessous.

- **État** – L'état de l'infrastructure publique est normalement mesuré au moyen d'indices d'état, lesquels se fondent sur des évaluations d'ingénierie de l'état des biens individuels. L'emploi d'indices pour résumer l'état global d'un bien est une pratique normale de gestion des biens et est utile pour comparer les biens de différents types et valeurs. La province utilise trois différents types d'indices d'état pour mesurer la condition de ses biens<sup>56</sup>, que le BRF a standardisés afin que les mesures se situent dans une fourchette de 100 à 0, où 100 correspond au meilleur état d'un bien, et zéro au plus faible. Ces données standardisées sur l'état sont ensuite utilisées dans le modèle de détérioration de l'infrastructure du BRF, lequel, associé avec le modèle décrit au Tableau 6-4 et les normes de rendement du Tableau 6-5 déterminent l'état de fonctionnement et le déficit infrastructurel. Les indices d'état sont décrits ci-dessous :
  - **L'indice d'état des ponts** est utilisé pour mesurer l'état des ponts et ponceaux provinciaux en Ontario. Cet indice est une mesure de l'état structurel global d'un pont et sa valeur économique restante est exprimée par un nombre allant de 0 à 100, la valeur la plus élevée correspondant à un bien en parfait état.
  - **L'indice d'état des chaussées** est utilisé pour mesurer l'état général d'une section de chaussée. Le terme « chaussée » est défini comme l'intégration de toutes les couches structurales (par exemple, le revêtement, la base et la fondation). Cet indice est largement utilisé par les ingénieurs et les gestionnaires de biens afin de mesurer le rendement de l'infrastructure routière. Cet indice représente l'état de la totalité de la structure de la chaussée, et va de 0 à 100, où 100 indique une chaussée neuve. Il est important de noter que l'indice d'état des chaussées est un indice d'ingénierie et non une mesure financière directe des besoins en dépenses en immobilisations d'un segment routier.
  - **Les indices d'état des installations** sont généralement utilisés en gestion des immeubles pour en évaluer l'état. En se fondant sur les conclusions de l'évaluation d'un bâtiment, il est possible d'en estimer les coûts de réparation et de réfection. Cet indice est calculé en divisant le coût des besoins totaux en réparation et en réfection sur trois ans d'un bien (ses besoins actuels additionnés aux besoins estimés au cours des deux prochaines années)<sup>57</sup> par la valeur actuelle de remplacement d'un bâtiment<sup>58</sup>. Cet indice va de 0 à 1, où 0 indique que le bien ne nécessite aucune réfection ou réparation. Le BRF convertit cet indice en une mesure d'état standardisée, où un bien présentant un indice de zéro aurait une mesure d'état standardisée de 100.
- **Âge** – L'âge réel d'un bien.
- **Valeur actuelle de remplacement** – Cette valeur représente ce qu'il en coûterait aujourd'hui pour reconstruire un bien doté des mêmes capacités, fonctionnalités et performances que le bien original.

<sup>56</sup> Pour une discussion de ces trois indices d'état, voir le document [Plan d'infrastructure à long terme 2017 de l'Ontario : Annexe technique](#), ministère de l'Infrastructure, gouvernement de l'Ontario.

<sup>57</sup> L'emploi de l'IEI dans ce rapport signifie que le coût requis pour amener les biens dans un bon état de fonctionnement (autrement dit, le déficit infrastructurel) peut inclure des dépenses en immobilisations au cours des deux prochaines années.

<sup>58</sup> Par exemple, si un bien ayant une valeur de remplacement actuelle de 10 millions de dollars nécessitait des dépenses en immobilisations de 2 millions de dollars aujourd'hui, et des dépenses en immobilisations estimées à 500 000 \$ au cours des deux prochaines années, l'IEI serait de 0,25. D'autres évaluations peuvent calculer le déficit infrastructurel comme la somme des immobilisations totales requises (soit 2,5 millions de dollars sur 3 ans). Le BRF calcule le déficit comme la somme des dépenses en immobilisations requises actuellement pour atteindre l'objectif de fonctionnement. Si l'objectif de fonctionnement était de 0,15, cela signifierait que 1 000 000 \$ devraient être dépensés aujourd'hui pour obtenir un IEI de 0,15. Si un million de dollars étaient dépensés sur ce bien, il serait classé comme étant en bon état de fonctionnement et ne présenterait aucun déficit infrastructurel.

- **Type de bien** – Type de bien, comme une école, une infrastructure d'ingénierie de transport en commun, machinerie et matériel hospitaliers, etc.
- **Objectif de fonctionnement** – État auquel, ou au-delà duquel, un bien ne nécessite aucune dépense en immobilisations et est considéré acceptable, tant d'une perspective d'évaluation de la qualité de l'ingénierie et de la gestion des coûts. Les biens dont l'état équivaut ou dépasse l'objectif de fonctionnement sont considérés en bon état de bon fonctionnement.
- **Seuil de défaillance** – État auquel, ou en dessous duquel, un bien doit être remplacé par un nouveau bien (c'est-à-dire une réfection) pour mettre ce bien en bon état.
- **Vie utile** – La vie utile correspond au nombre d'années durant lesquels un bien demeure normalement en exploitation. Lorsqu'un bien a atteint 90 % du double de sa vie utile et que son état excède toujours le seuil de défaillance, on laisse le bien se détériorer jusqu'à ce qu'il atteigne le seuil de défaillance, auquel moment il fera l'objet d'une réfection.

Le Tableau 6-5 inclut les normes de rendement utilisées par le BRF pour déterminer si un bien est en bon état de fonctionnement et s'il présente un déficit infrastructurel. Ces normes tiennent compte des objectifs de rendement implicites de différents ministères, comme ils sont adoptés et rajustés par le ministère de l'Infrastructure pour faciliter les comparaisons entre secteurs. Cependant, les ministères peuvent adopter différents objectifs et considérer d'autres facteurs lorsqu'ils prennent leurs décisions de dépenses en immobilisations<sup>59</sup>. De manière plus importante, les estimations de la proportion des biens en bon état de fonctionnement et du déficit infrastructurel varient selon les objectifs utilisés<sup>60</sup>.

<sup>59</sup> Par exemple, le ministère des Transports utilise différentes cibles d'IEC et d'IEP pour évaluer l'état de ses chaussées et de ses ponts. Voir le document [Plan d'infrastructure à long terme 2017 de l'Ontario : Annexe technique, gouvernement de l'Ontario](#), p. 15.

<sup>60</sup> Si les objectifs de fonctionnement étaient plus élevés que ceux mentionnés au Tableau 6-5, la proportion des biens en bon état de fonctionnement serait plus faible et le déficit infrastructurel serait plus élevé que les estimations présentées dans ce rapport. En revanche, si les objectifs de fonctionnement étaient plus faibles, la part des biens en bon état de fonctionnement serait plus élevée et le déficit serait plus faible.

**Tableau 6-5 : Normes de rendement par secteur et par type de bien**

Secteur	Classe de bien	Type de biens	Objectif de fonctionnement	Seuil de défaillance	Vie utile (en années)
Transport en commun	Bâtiments		90	35	17
	Ingénierie		90	35	21
	Machines et matériel		85	35	11
Autoroutes et ponts	Routes et autoroutes	Artères	80	35	31
		Routes collectrices	75	40	31
		Autoroutes	80	55	32
		Routes locales	70	35	31
	Ponts et ponceaux	Nouveaux ponts	76	40	52
		Anciens ponts, obsolètes	76	45	36
Hôpitaux	Bâtiments		79	20	39
	Machines et matériel		30	1	32
Écoles	Bâtiments		80	20	39
	Machines et matériel		25	2	20
Collèges	Bâtiments		85	20	39
	Machines et matériel		25	2	20
Autres	Bâtiments	Établissements correctionnels	85	20	49
		Palais de justice	85	20	56
		Administration gouvernementale et MRNF	70	15	67
		PIG	80	20	49
	Ingénierie	Administration gouvernementale et MRNF	72	20	51
	Machines et matériel	Administration gouvernementale et MRNF	10	2	20

Les objectifs de fonctionnement et les seuils de défaillance sont évalués relativement aux données sur l'état des biens fournies par le ministère de l'Infrastructure ainsi que d'autres ministères et organismes. Voir la discussion plus haut.

Source : Analyse du BRF fondée sur les renseignements fournis par le ministère de l'Infrastructure.