



BRF

Bureau de la responsabilité
financière de l'Ontario

Plan d'immobilisations 2025 : Examen du plan de dépenses

2026



À propos du présent document

Établi en vertu de la *Loi de 2013 sur le directeur de la responsabilité financière*, le Bureau de la responsabilité financière de l'Ontario (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.

Préparé par :

Matthew Stephenson (chef principal de l'analyse financière), sous la direction de **Luan Ngo** (analyste financier en chef).

Le présent rapport se fonde sur des données publiques et des renseignements fournis par le Secrétariat du Conseil du Trésor, les ministères de l'Infrastructure, de la Santé, des Transports et de l'Éducation, ainsi que Metrolinx et Infrastructure Ontario.

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.



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 | 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 978-1-4868-9618-9

© Imprimeur du Roi pour l'Ontario, 2026

Table des matières

1. Résumé	1
2. Introduction	4
Portée	4
Méthodologie et sources	5
3. Plan d'immobilisations 2025	6
Aperçu	6
Répartition par type de dépenses	6
Répartition par source de financement	7
Répartition par fonction	8
Répartition par secteur	8
4. Tendances du plan d'immobilisations	11
Répartition par période	11
Comparaison avec les plans d'immobilisations précédents	12
Comparaison avec les dépenses historiques	15
Annexe : renseignements supplémentaires par secteur	17
Santé	17
Transport en commun	19
Routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport	21
Éducation	23
Éducation postsecondaire	24
Justice	24
Services sociaux	25
« Autre »	25

1. Résumé

Le présent rapport examine le plan de dépenses décennal du gouvernement de l'Ontario (la province) relatif à l'infrastructure (plan d'immobilisations) tel que présenté dans le budget de l'Ontario de 2025.

Plan d'immobilisations 2025

- Le plan d'immobilisations présenté dans le budget de l'Ontario de 2025 est une projection des dépenses sur 10 ans relatives aux infrastructures possédées et gérées par la province, ainsi que des dépenses destinées à d'autres entités qui reçoivent un financement de la province.
 - Ce plan d'immobilisations représente le résultat d'un processus annuel de planification et de budgétisation entre les ministères et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Processus par lequel les ministères déterminent tout d'abord leurs besoins en matière de financement des infrastructures et obtiennent ensuite l'approbation pour les dépenses de la part du Secrétariat du Conseil du Trésor.
 - Le plan d'immobilisations contient les coûts détaillés de projets spécifiques, mais également des enveloppes budgétaires plus générales. Lorsque les ministères considèrent un nouveau projet, le financement peut être affecté à partir d'enveloppes générales existantes; ainsi les sommes budgétisées dans le plan d'immobilisations ne peuvent plus changer. Cependant, pour d'autres types de projets, le financement peut être ajouté à de futurs plans d'immobilisations à mesure que le projet progresse d'étape en étape. Ceci signifie que le coût total de certains projets peut ne pas être inclus dans le plan d'immobilisations 2025.
- Le plan d'immobilisations 2025 s'élève à 223,1 milliards de dollars sur 10 ans, de 2025-2026 à 2034-2035. Sur ces 223,1 milliards de dollars du plan d'immobilisations :
 - 191,1 milliards de dollars (86 %) sont destinés aux investissements d'immobilisations (infrastructures possédées ou gérées par la province, telles que les hôpitaux, collèges, écoles, routes et autoroutes) et 31,9 milliards de dollars (14 %) sont destinés aux charges d'immobilisations (principalement des paiements de transfert pour des entités externes non possédées ou gérées par la province, telles que les municipalités, foyers de soins de longue durée et universités).
 - La province prévoit de contribuer à hauteur de 184,6 milliards de dollars (83 %) du coût total du plan d'immobilisations, le gouvernement fédéral et les municipalités devant contribuer à hauteur de 16,3 milliards de dollars (7 %) et les organismes tiers (principalement les collèges, hôpitaux et écoles) devraient participer à hauteur de 22,2 milliards de dollars (10 %) depuis leurs sources propres, soit par exemple les droits et donations.
 - Le BRF estime qu'une somme de 128,2 milliards de dollars (57 %) du plan d'immobilisations est affectée à l'expansion (construction de nouveaux biens ou extension de biens existants) et 94,9 milliards de dollars (43 %) sont affectés à la réfection et à la modernisation des biens existants.
 - Par secteur, la santé représente la majeure partie du plan d'immobilisations, soit 61,1 milliards de dollars (27 %), suivi des transports en commun (60,7 milliards de dollars, 27 %), des routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport (31,3 milliards de dollars, 14 %), de l'éducation (30,1 milliards de dollars, 13 %), du secteur « autre » (28,2 milliards de dollars, 13 %), de l'éducation postsecondaire (5,1 milliards de dollars, 2 %), de la justice (4,3 milliards de dollars, 2 %) et des services sociaux (2,4 milliards de dollars, 1 %).
 - Voir le chapitre 3 et l'annexe pour de plus amples détails par secteur.

Tendances du plan d'immobilisations

- Afin de mieux comparer les tendances du plan d'immobilisations dans le temps, le BRF a rajusté les dépenses en immobilisations prévues et réelles, passant du dollar historique au dollar indexé¹.
- Après correction pour tenir compte de l'inflation, le BRF estime que le plan d'immobilisations décennal de la province passe de 223,1 milliards de dollars en dollars historiques à 203,4 milliards de dollars en dollars indexés de 2025.
 - Si l'on examine le plan d'immobilisations décennal de 203,4 milliards de dollars en dollars indexés, 93,2 milliards de dollars (46 %) devraient être dépensés au cours des trois premières années et les 110,1 milliards de dollars (54 %) restants étant dépensés au cours des sept années suivantes.
 - Sur une base annuelle moyenne, les dépenses devraient être en moyenne de 31,1 milliards de dollars par an au cours des trois premières années et de 15,7 milliards de dollars par an au cours des sept années suivantes.
 - Par secteur, les dépenses annuelles moyennes devraient être supérieures pour chaque secteur au cours des trois premières années par rapport aux sept années suivantes.
 - Les dépenses annuelles moyennes baissent relativement moins au cours de la deuxième période pour les secteurs de la santé et de l'éducation, car si certains projets n'ont pas encore été déterminés pour ces années, les enveloppes budgétaires générales sont incluses dans le plan d'immobilisations.
 - Les dépenses annuelles moyennent diminuent de manière relativement plus forte dans les secteurs des transports, de la justice, des services sociaux et « autre », car le plan d'immobilisations pour ces secteurs inclut plus de postes par projet ou initiative, et ces projets n'ont pas encore été déterminés ou n'ont pas encore été inclus à leur coût total estimé, étant donné qu'ils en sont aux premiers stades de la planification et du développement.
- Par rapport au plan d'immobilisations décennal de 2019, le plan d'immobilisations 2025 est supérieur de 30,9 milliards de dollars (17,9 %) en dollars indexés.
 - Comme indiqué, des évolutions des dépenses d'infrastructure entre les différents plans d'immobilisations peuvent intervenir en raison de la progression ou de l'achèvement d'un projet, de l'ajout d'un nouveau projet, de l'actualisation des estimations de coût ou du calendrier de projets existants, ou de changements dans les enveloppes budgétaires générales.
 - Par secteur, les dépenses réelles prévues sur 10 ans du plan d'immobilisations 2025 par rapport au plan d'immobilisations de 2019 sont supérieures pour la santé (23,6 milliards de dollars, 75 %), le secteur « autre » (12,1 milliards de dollars, 87 %), l'éducation (6,3 milliards de dollars, 31 %), les routes provinciales et autres infrastructures de transport (2,9 milliards de dollars, 11 %) et enfin l'éducation postsecondaire (1,2 milliard de dollars, 35 %). À l'inverse, les dépenses réelles prévues sur 10 ans du plan d'immobilisations 2025 par rapport au plan d'immobilisations de 2019 sont inférieures pour les transports en commun (-13,5 milliards de dollars, -20 %), la justice (-1,3 milliard de dollars, -25 %) et les services sociaux (-0,4 milliard de dollars, -15 %).

¹ Le BRF a rajusté les dépenses historiques sur une base réelle à l'aide de l'indice des prix de la « formation brute de capital fixe des administrations publiques » à partir du tableau [36-10-0223-01](#) de Statistique Canada (données disponibles jusqu'en 2024) et des prévisions du BRF pour cet indice des prix jusqu'en 2035.

- Le BRF estime que le plan d'immobilisations décennal du budget de 2025, qui s'élève à 203,4 milliards de dollars (en dollars indexés) de 2025-2026 à 2034-2035, est inférieur de 1,6 milliard de dollars (-0,8 %) aux 205,0 milliards de dollars de dépenses en immobilisations réelles des 10 dernières années, de 2015-2016 à 2024-2025.
 - Par secteur, la santé (17,7 milliards de dollars, 47 %), « autre » (7,1 milliards de dollars, 37 %) et la justice (0,8 milliard de dollars, 25 %) devraient présenter des dépenses réelles supérieures au cours des 10 prochaines années par rapport aux dépenses réelles des 10 dernières années; alors que les transports en commun (-11,4 milliards de dollars, -17 %), les routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport (-6,0 milliards de dollars, -18 %), l'éducation postsecondaire (-5,0 milliards de dollars, -52 %), les services sociaux (-3,4 milliards de dollars, -60 %) et l'éducation (-1,4 milliard de dollars, -5 %) devraient présenter des dépenses inférieures.

2. Introduction

À la demande d'un membre de l'Assemblée législative de l'Ontario, le présent rapport examine le plan de dépenses décennal du gouvernement de l'Ontario (la province) relatif à l'infrastructure (plan d'immobilisations) tel que présenté dans le budget de l'Ontario de 2025. Le rapport examine le plan d'immobilisations de l'Ontario en analysant comment les dépenses d'infrastructure prévues sont affectées aux différents secteurs, sources de financements et types de projets; puis compare le plan d'immobilisations 2025 aux plans d'immobilisations précédents et aux dépenses d'infrastructures réelles au cours des 10 dernières années. Le présent rapport s'inscrit dans une série portant sur la planification infrastructurelle de la province. Un futur rapport analysera les principaux projets inscrits dans le plan d'immobilisations.

La structure du rapport est la suivante :

- Le chapitre 3 fournit un aperçu du plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2025, notamment le détail du total des dépenses d'infrastructure prévues par type de dépense (investissements dans les biens d'immobilisations comparativement aux charges en immobilisations), les sources de financement (provinciale, fédérale, municipale et tiers), la fonction (extension comparativement à la réfection et la modernisation) et enfin le secteur.
- Le chapitre 4 présente un aperçu des tendances du plan d'immobilisations, notamment le détail du plan d'immobilisations 2025 par période (trois premières années versus les sept dernières années du plan), une comparaison du plan d'immobilisations 2025 par rapport aux plans d'immobilisations des budgets récents de l'Ontario, et une comparaison des dépenses d'infrastructure réelles au cours des 10 années précédentes, en chiffres ajustés pour l'inflation (indexés).
- L'annexe fournit des détails supplémentaires sur le plan d'immobilisations par secteur : santé, transport en commun, routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport, éducation, éducation postsecondaire, justice, aide sociale et « autre ».

Portée

Le présent rapport examine le plan d'immobilisations décennal que la province a présenté dans le budget de l'Ontario de 2025, lequel couvre les dépenses totales d'infrastructure prévues de 223,1 milliards de dollars de 2025-2026 à 2034-2035. L'analyse inclut à la fois les investissements dans les biens d'immobilisation qui sont possédés ou gérés par la province et les charges en immobilisations, principalement les paiements de transfert aux entités non consolidées et certaines charges liées à la maintenance. Le rapport n'évalue pas la justesse du plan d'immobilisations par rapport aux besoins d'infrastructures et ne fournit pas d'analyse concernant la rentabilité ou les répercussions économiques de chaque projet.

Méthodologie et sources

L'analyse est basée sur les renseignements fournis par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le ministère de l'Infrastructure, qui incluent les détails des dépenses du plan d'immobilisations décennal, complétés par des renseignements fournis par divers ministères et organismes², ainsi que des documents budgétaires publiquement disponibles. Les dépenses prévues sont présentées en dollars historiques, sauf indication contraire. Lorsque les tendances du plan d'immobilisations sont présentées, le BRF convertit les valeurs en dollars constants de 2025 à l'aide de l'indice des prix pour la « formation brute de capital fixe des administrations publiques » de Statistique Canada³. Lorsque cela est nécessaire, le BRF a recours à des hypothèses de classification (par exemple, pour distinguer entre extension et réfection/modernisation) en se basant sur des descriptions du programme et des renseignements du ministère. Comme pour tout plan d'immobilisations à long terme, ces estimations sont sujettes à d'éventuels futurs changements en matière de portée, de calendrier et de coût de projet.

² Le BRF a reçu des renseignements relatifs aux coûts d'immobilisations prévus et réels pour les projets d'infrastructure de la part des ministères de la Santé, des Transports et de l'Éducation, et également de deux organismes provinciaux : Metrolinx et Infrastructure Ontario.

³ Statistique Canada, tableau [36-10-0223-01](#).

3. Plan d'immobilisations 2025

Aperçu

Le plan d'immobilisations du budget de l'Ontario de 2025 est une projection sur 10 ans du financement des infrastructures possédées et consolidées par la province, ainsi que des entités non consolidées. Ce plan d'immobilisations représente le résultat d'un processus annuel de planification et de budgétisation entre les ministères et le Secrétariat du Conseil du Trésor, processus par lequel les ministères déterminent tout d'abord leurs besoins de financement d'infrastructures et obtiennent ensuite l'approbation pour les dépenses de la part du Secrétariat du Conseil du Trésor. Le plan d'immobilisations contient les coûts détaillés de projets spécifiques, mais également des enveloppes budgétaires plus générales. Lorsque les ministères considèrent un nouveau projet, le financement peut être affecté à partir d'enveloppes générales existantes; ainsi les sommes budgétisées dans le plan d'immobilisations ne peuvent plus changer. Cependant, pour d'autres types de projets, le financement peut être ajouté à de futurs plans d'immobilisations à mesure que le projet progresse d'étape en étape. Ceci signifie que le coût total de certains projets peut ne pas être inclus dans le plan d'immobilisations 2025.

Les sections suivantes analysent le total des dépenses d'infrastructure prévues dans le budget de l'Ontario de 2025 par type de dépenses, source de financement, fonction (c.-à-d., extension versus réfection) et secteur.

Répartition par type de dépenses

Le plan d'immobilisations du budget de 2025 inclut des dépenses d'infrastructure prévues, totalisant 223,1 milliards de dollars sur 10 ans de 2025-2026 à 2034-2035. Ces chiffres comprennent 191,1 milliards de dollars (86 %) d'investissements en biens d'immobilisations et 31,9 milliards de dollars (14 %) en charges d'immobilisations, principalement destinées aux paiements de transfert pour les entités non consolidées.

Tableau 3.1

Plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2025, par type de dépenses

	En milliards de dollars	En pourcentage (%)
Investissement en biens d'immobilisations	191,1	86
Charges d'immobilisations	31,9	14
Total des dépenses d'infrastructure (plan d'immobilisations)	223,1	100

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Les 191,1 milliards de dollars d'investissements en biens d'immobilisations sont destinés à la construction et la réhabilitation d'infrastructures tangibles possédées et gérées par la province, telles que la construction ou la rénovation d'hôpitaux, de collèges, d'école, de routes et d'autoroutes⁴. Ces investissements ne sont pas imputés aux charges et n'ont pas d'incidence immédiate sur le solde budgétaire⁵. Cependant, le coût de ces investissements en immobilisations fera augmenter la position de la province par rapport à la dette nette⁶.

Les 31,9 milliards de dollars de charges d'immobilisations sont principalement des paiements de transfert pour des entités externes qui ne sont ni possédées ni gérées par la province, telles que les municipalités, les foyers de soins de longue durée et les universités. Certaines charges liées à l'entretien des biens de l'administration, tels que les réparations mineures des immobilisations, sont également incluses⁷. Toutes les dépenses d'immobilisations sont immédiatement imputées aux charges et ont une incidence sur la dette nette et le solde budgétaire.

Répartition par source de financement

Le plan d'immobilisations du budget de 2025 est financé par la province, mais également par d'autres échelons administratifs et des tierces parties, qui incluent principalement les hôpitaux, les conseils scolaires et les collèges. Sur les 223,1 milliards de dollars de dépenses totales d'infrastructure, le gouvernement provincial prévoit de contribuer à hauteur de 184,6 milliards de dollars (83 %) du coût total, et le gouvernement fédéral, ainsi que les municipalités, devrait contribuer à hauteur de 16,3 milliards de dollars (7 %) du coût total. Enfin, les tierces parties (principalement les collèges, hôpitaux et écoles) devraient contribuer à hauteur de 22,2 milliards de dollars (10 %) du coût total du plan d'immobilisations du budget de l'Ontario de 2025⁸.

Tableau 3.2

Plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2025, par source de financement

	En milliards de dollars	En pourcentage (%)
Province	184,6	83
Contributions fédérales et municipales	16,3	7
Contributions de tierces parties	22,2	10
Total des dépenses d'infrastructure (plan d'immobilisations)	223,1	100

Remarque : Les contributions des tierces parties incluent les dépenses d'infrastructure prévues par les hôpitaux, conseils scolaires et collèges.
 Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

⁴ Les biens d'immobilisations incluent également les « intérêts capitalisés », qui font référence à des charges d'intérêt sur la dette liées à toute dette utilisée pour financer l'investissement dans le bien. Le BRF estime un intérêt capitalisé total de 8,2 milliards de dollars dans le plan d'immobilisations décennal du budget de 2025.

⁵ L'investissement est amorti de façon linéaire sur sa durée de vie utile estimée. Par exemple, si le coût de construction d'un projet s'élève à 100 millions de dollars, et qu'elle doit durer 10 ans, une charge d'amortissement de 10 millions de dollars est enregistrée chaque année, ce qui a une incidence sur le solde budgétaire.

⁶ Étant donné que la dette nette constitue le passif total de l'Ontario moins les actifs financiers, les emprunts de la province pour les investissements dans des biens d'immobilisations augmentent la dette nette de l'Ontario. Cependant, une autre mesure de la position financière est le déficit cumulé, qui est constitué du passif total de l'Ontario moins le total des biens (notamment les biens physiques). Dans le cadre de cette mesure, les emprunts de la province pour les investissements dans des biens d'immobilisations seraient compensés par la valeur de ces biens, ce qui n'entraînerait pas de modification du déficit cumulé.

⁷ Inclut deux postes de charges de fonctionnement, qui sont un paiement de transfert vers les exploitants de foyers de soins de longue durée et un paiement de transfert vers les municipalités (le programme de taxe sur l'essence).

⁸ Ce financement provient de recettes et de financements générés indépendamment, principalement par les hôpitaux, collèges et écoles, comme les frais de stationnement et les donations. À la fois les recettes et le financement provenant de tierces parties sont consolidés dans les finances de la province.

Répartition par fonction

Sur les 223,1 milliards de dollars de dépenses totales d'infrastructure prévues, le BRF estime que 128,2 milliards de dollars (57 %) sont affectés à l'expansion (construction de nouveaux biens ou extension de biens existants) et 94,9 milliards de dollars (43 %) sont affectés à la réfection et à la modernisation des biens existants. Cela inclut le remplacement d'un bien par un bien neuf ou la réalisation d'améliorations sur un bien existant sans en augmenter la capacité⁹.

Tableau 3.3

Plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2025, par fonction de dépenses

	En milliards de dollars	En pourcentage (%)
Extension	128,2	57
Réfection et modernisation	94,9	43
Total des dépenses d'infrastructure (plan d'immobilisations)	223,1	100

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Répartition par secteur

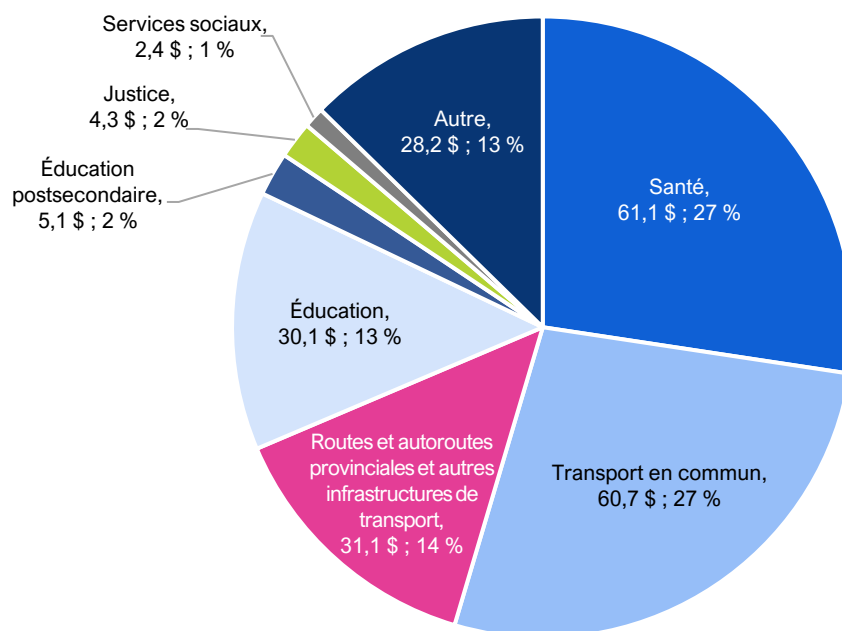
Sur les 223,1 milliards de dollars de dépenses totales d'infrastructure prévues dans le plan d'immobilisations décennal du budget de 2025, le secteur de la santé représente la part la plus importante, soit 61,1 milliards de dollars (27 %). Le deuxième secteur le plus important est celui des transports, soit 60,7 milliards de dollars (27 %), suivi des routes provinciales et autres infrastructures de transport, soit 31,3 milliards de dollars (14 %). Le secteur de l'éducation compte pour 30,1 milliards de dollars (13 %), le secteur de l'éducation postsecondaire 5,1 milliards de dollars (2 %), le secteur de la justice 4,3 milliards de dollars (2 %) et le secteur des services sociaux 2,4 milliards de dollars (1 %). Enfin, divers autres programmes se combinent pour représenter le secteur « autre », qui s'élève à 28,2 milliards de dollars, soit 13 % du total du plan d'immobilisations.

⁹ La réfection d'un bien étend sa durée de vie utile, alors que la modernisation d'un bien peut impliquer des mises à niveau afin de se conformer à de nouvelles normes.

Figure 3.1

Plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2025, par secteur

En milliards de dollars



Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Par secteur :

- Les 61,1 milliards de dollars de dépenses d'infrastructure dans le secteur de la **santé** sont principalement destinés à l'extension, la réfection et la modernisation des infrastructures hospitalières (54,1 milliards de dollars); les 7,0 milliards de dollars restants étant principalement utilisés pour les paiements de transfert destinés aux opérateurs des foyers de soins de longue durée et aux centres de santé communautaire. Le BRF estime que sur le budget total des hôpitaux, qui s'élèvent à 54,1 milliards de dollars, 60 % ont été affectés à des projets spécifiques, le reste allant dans une enveloppe budgétaire générale¹⁰. De plus, le BRF estime que 55 % des 54,1 milliards de dollars du budget total des hôpitaux ont été affectés à des projets d'extension, le reste étant affecté aux réfections et modernisations.
- Les dépenses d'infrastructure du secteur des **transports en commun**, qui s'élèvent à 60,7 milliards de dollars, sont destinées principalement à des projets provinciaux par l'entremise de Metrolinx et de la Commission de transport Ontario Northland (34,6 milliards de dollars), ainsi qu'à des financements destinés à l'extension, la réfection et la modernisation de l'infrastructure de Go Transit (19,6 milliards de dollars). 6,4 milliards de dollars sont également destinés à d'autres dépenses, notamment le financement au travers du programme de taxe sur l'essence et d'autres transferts vers les municipalités. Globalement, le BRF estime qu'environ 90 % du budget des transports en commun sert aux extensions et que 10 % sont affectés aux réfections et modernisations.

¹⁰ Le BRF a reçu des renseignements sur les coûts de projets prévus du ministère de la Santé, du ministère des Transports, du ministère de l'Éducation et de Metrolinx. Il existe d'autres petits projets qui présentent des coûts d'immobilisation qui n'ont pas été transmis au BRF pour des raisons matérielles. Ces projets sont inclus dans l'estimation du BRF relative à l'enveloppe budgétaire générale.

- Les dépenses d'infrastructure pour les **routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport**, qui s'élèvent à 31,3 milliards de dollars, sont principalement destinées aux routes, autoroutes, ponts et autres structures connexes (28,2 milliards de dollars), et des dépenses de la catégorie « autre » (3,1 milliards de dollars) qui incluent un financement pour d'autres types d'infrastructure appartenant à la province et des paiements de transfert vers les municipalités. Globalement, le BRF estime qu'environ 56 % du budget du secteur sont affectés aux réfections et modernisations, et 44 % sont affectés aux extensions. Il existe des postes budgétaires spécifiques pour les principaux projets, tels que le contournement de Bradford, ainsi que des enveloppes budgétaires générales. Le BRF estime qu'environ 31 % du budget du secteur ont été affectés à des projets spécifiques.
- Les dépenses d'infrastructure pour le secteur de l'**éducation**, soit 30,1 milliards de dollars, incluent 26,4 milliards de dollars pour les bâtiments scolaires¹¹ et 3,7 milliards de dollars pour des dépenses de la catégorie « autre ». Ces 3,7 milliards de dollars d'« autres » dépenses sont en grande partie destinés à des infrastructures autres que des bâtiments scolaires et à des paiements de transfert pour les services de garde d'enfants. Le BRF estime que sur le budget total des bâtiments d'écoles de 26,4 milliards de dollars, 22 % ont été affectés à des projets spécifiques, le reste allant dans une enveloppe budgétaire générale. Globalement, le BRF estime qu'environ 60 % du budget destiné aux bâtiments des écoles sont affectés aux réfections et modernisations.
- Les dépenses d'infrastructure du secteur de l'**éducation postsecondaire**, soit 5,1 milliards de dollars, sont destinées aux collèges (3,6 milliards de dollars), aux paiements de transfert vers les universités (1,4 milliard de dollars) et une petite somme aux autres dépenses. Le BRF estime qu'environ deux tiers du budget des collèges vont aux extensions, qu'un tiers va aux réfections et modernisations et que les transferts vers les universités sont principalement destinés aux projets de réfection et de modernisation.
- Les dépenses d'infrastructure du secteur de la **justice**, soit 4,3 milliards de dollars, sont principalement destinées aux projets de réfection et de modernisation des établissements correctionnels, palais de justice et infrastructures de la Police provinciale de l'Ontario. Globalement, environ les deux tiers du budget de réfection du secteur ont été affectés à des projets précis, tandis que le reste demeure dans une enveloppe de financement générale. Presque la totalité du budget destiné aux extensions a été affectée à des projets précis, tels que le projet d'agrandissement du Centre de détention de Quinte.
- Les dépenses d'infrastructure du secteur de l'**aide sociale**, 2,4 milliards de dollars, sont principalement destinées aux paiements de transfert liés aux programmes de logement (1,9 milliard de dollars), ce qui inclut la Stratégie nationale sur le logement et d'autres aides provinciales. Les autres dépenses en immobilisations pour les services sociaux de 0,5 milliard de dollars incluent les charges destinées aux sociétés d'aide à l'enfance et les dépenses de réfection et de modernisation des biens.
- Les dépenses d'infrastructure du secteur **« autre »**, soit 28,2 milliards de dollars, incluent divers investissements pour les infrastructures possédées par la province, ainsi que des paiements de transfert vers des entités non consolidées. Le BRF estime que 9,9 milliards de dollars sont affectés au portefeuille immobilier général de la province et que 5,9 milliards de dollars sont affectés à d'autres infrastructures consolidées, principalement dans les domaines du tourisme, des parcs et des richesses naturelles. Le BRF estime des charges en immobilisations à hauteur de 12,5 milliards de dollars, ce qui inclut des paiements de transfert vers les municipalités, pour Internet à large bande et d'autres infrastructures, des dépenses liées à l'entretien des infrastructures provinciales, ainsi que des postes d'urgence.

Voir l'annexe pour de plus amples détails par secteur.

¹¹ Pour en savoir plus sur l'état et la capacité d'accueil des bâtiments scolaires de l'Ontario, voir le rapport du BRF [Les conseils scolaires de l'Ontario : État des bâtiments scolaires, capacité d'accueil des élèves et budgétisation des immobilisations](#), 2024.

4. Tendances du plan d'immobilisations

Ce chapitre présente un aperçu des tendances du plan d'immobilisations, notamment le détail du plan d'immobilisations du budget de l'Ontario de 2025 par période (les trois premières années versus les sept dernières années du plan), une comparaison du plan d'immobilisations 2025 par rapport aux plans d'immobilisations des budgets récents de l'Ontario, et une comparaison des dépenses d'infrastructure réelles au cours des 10 années précédentes. Dans ce chapitre, les dépenses d'infrastructure sont ajustées pour tenir compte de l'inflation (c.-à-d. présentées en dollars indexés de 2025)¹². Après correction pour tenir compte de l'inflation, le plan d'infrastructure sur 10 ans de la province, d'une valeur de 223,1 milliards de dollars en dollars historiques passe à 203,4 milliards de dollars en dollars indexés.

Répartition par période

Le tableau 4.1 présente le plan d'immobilisations décennal de la province, qui s'élève à 203,4 milliards de dollars (en dollars indexés de 2025), réparti en deux périodes : les dépenses prévues totales sur les trois premières années, de 2025-2026 à 2027-2028, ce qui constitue les perspectives à moyen terme de la province dans le budget de 2025, et sur les sept dernières années, de 2028-2029 à 2034-2035. Dans l'ensemble, le budget de 2025 prévoit que 46 % du plan d'immobilisations total, soit 93,2 milliards de dollars, seront dépensés au cours des trois premières années, les 110,1 milliards de dollars restants (54 %) devant être dépensés au cours des sept dernières années. En moyenne annuelle, les dépenses devraient s'élever à 31,1 milliards de dollars par an au cours des trois premières années et à 15,7 milliards de dollars par an au cours des sept dernières années.

Tableau 4.1

Plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2025 par période et secteur, en dollars indexés de 2025

Secteur	Dépenses réelles prévues totales (en milliards de dollars)		Dépenses annuelles réelles prévues moyennes (en milliards de dollars)	
	2025-2026 à 2027-2028	2028-2029 à 2034-2035	2025-2026 à 2027-2028	2028-2029 à 2034-2035
Santé	20,3	35,0	6,8	5,0
Transport en commun	28,8	26,9	9,6	3,8
Routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport	12,2	16,2	4,1	2,3
Éducation	10,2	16,9	3,4	2,4
Éducation postsecondaire	2,1	2,5	0,7	0,4
Justice	2,5	1,5	0,8	0,2
Services sociaux	1,7	0,5	0,6	0,1
Autre	15,4	10,7	5,1	1,5
Total	93,2	110,1	31,1	15,7

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

¹² Dans ce chapitre, le BRF a rajusté les dépenses nominales sur une base réelle à l'aide de l'indice des prix de la « formation brute de capital fixe des administrations publiques » à partir du tableau 36-10-0223-01 de Statistique Canada. De 2014 à 2024, la croissance annuelle moyenne de l'indice des prix de la « formation brute de capital fixe des administrations publiques » a été de 3,2 %. Au cours de la période de projection allant jusqu'en 2035, le BRF estime que la croissance annuelle moyenne de l'indice des prix de la « formation brute de capital fixe des administrations publiques » sera de 2,2 %. Au bout du compte, l'incidence tarifaire sur les dépenses d'infrastructure dépendra de nombreux facteurs, notamment le type spécifique de bien (c.-à-d., un bâtiment, une route ou un réseau ferroviaire), et les coûts des intrants associés pour les matériaux de construction et la main-d'œuvre, ainsi que la localisation et la zone géographique du projet.

Les dépenses totales devraient être plus élevées au cours des sept dernières années qu'au cours des trois premières années dans les secteurs de la santé, des routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport, de l'éducation et de l'éducation postsecondaire. Cependant, pour les secteurs des transports en commun, de la justice, des services sociaux et « autres », les dépenses totales devraient être moins élevées au cours des sept dernières années qu'au cours des trois premières années.

En moyenne annuelle, les dépenses devraient être supérieures pour chaque secteur au cours des trois premières années par rapport aux sept années suivantes. Les dépenses annuelles moyennes baissent relativement moins au cours de la deuxième période pour les secteurs de la santé et de l'éducation, car si certains projets n'ont pas encore été déterminés pour ces années, les enveloppes budgétaires générales sont incluses dans le plan d'immobilisations. À l'inverse, les dépenses annuelles moyennes diminuent de manière relativement plus importante dans les secteurs des transports, de la justice, des services sociaux et « autres », car le plan d'immobilisations pour ces secteurs inclut plus de postes par projet ou initiative, et ces projets n'ont pas encore été déterminés ou n'ont pas encore été inclus à leur coût total estimé, étant donné qu'ils en sont aux premiers stades de la planification et du développement.

Comparaison avec les plans d'immobilisations précédents

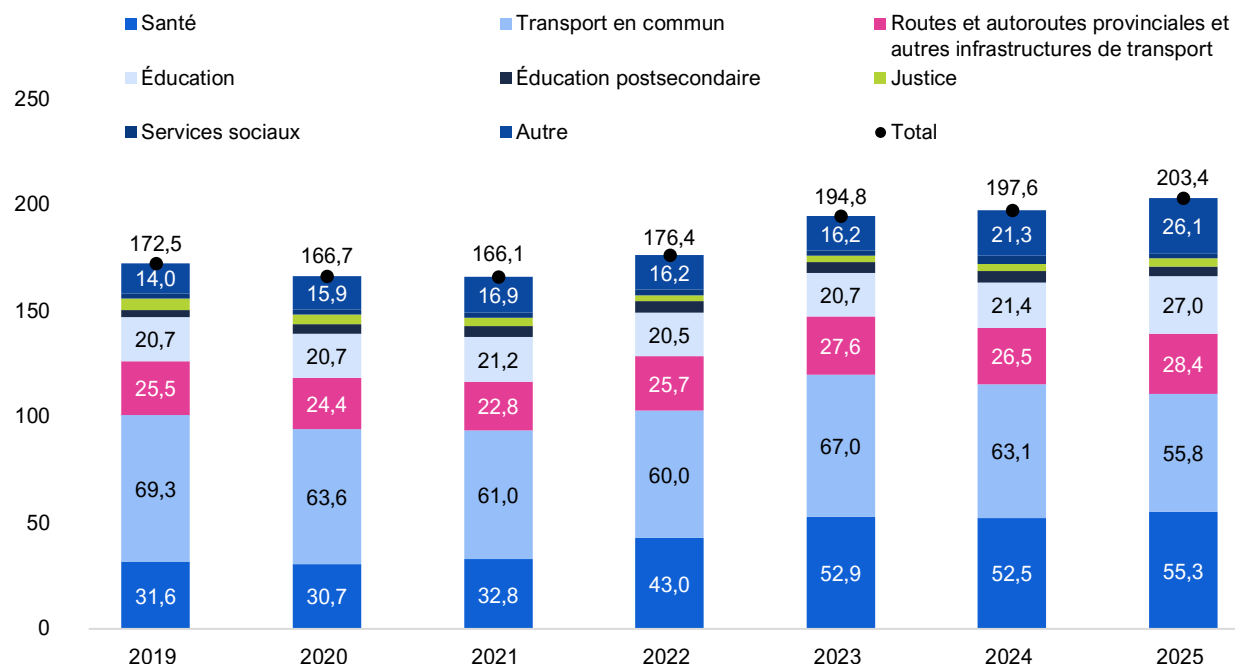
La figure 4.1 présente les plans d'immobilisations décennaux des sept derniers budgets de l'Ontario¹³, présentés en dollars indexés de 2025. Dans le budget de l'Ontario de 2025, le plan d'immobilisations décennal s'élève à 203,4 milliards de dollars de dépenses réelles prévues. Ce chiffre est supérieur de 30,9 milliards de dollars (17,9 %) au plan d'immobilisations décennal du budget de l'Ontario de 2019, qui était de 172,5 milliards de dollars. Comme indiqué précédemment, des changements dans les dépenses d'infrastructure prévues dans les plans d'immobilisations peuvent survenir en raison de l'avancement ou de l'achèvement d'un projet, de l'ajout d'un nouveau projet, de l'actualisation des estimations de coûts ou du calendrier de projets existants, ou encore de modifications dans les enveloppes budgétaires générales.

¹³ L'analyse du BRF commence par le budget de l'Ontario de 2019, car les plans d'immobilisations depuis le budget de 2019 consistent tous en des projections de dépenses sur 10 ans. Avant le budget 2019, les plans d'immobilisations variaient sur le plan du nombre d'années de dépenses prévues.

Figure 4.1

Plans d'immobilisations décennaux des sept derniers budgets de l'Ontario

En milliards de dollars indexés de 2025



Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures de **santé**, qui s'élèvent à 55,3 milliards de dollars dans le budget de l'Ontario de 2025, sont supérieures de 23,6 milliards de dollars (75 %) aux dépenses réelles prévues dans le budget de l'Ontario de 2019, qui s'élevaient à 31,6 milliards de dollars. La majeure partie de cette hausse est intervenue dans les budgets de 2022 et 2023 (totalisant 20,0 milliards de dollars), en partie en raison de coûts supplémentaires liés à de nouveaux projets d'envergure, notamment le nouvel hôpital de Niagara Sud, ainsi que les projets de réaménagement de Trillium Health Partners et West Lincoln South Memorial.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures de **transport en commun**, qui s'élèvent à 55,8 milliards de dollars dans le budget de l'Ontario de 2025, sont inférieures de 13,5 milliards de dollars (20 %) aux dépenses réelles prévues dans le budget de l'Ontario de 2019, qui s'élevaient à 69,3 milliards de dollars. La majeure partie de cette baisse est intervenue dans les budgets 2024 et 2025 (totalisant 11,2 milliards de dollars), en partie en raison de dépenses engagées pendant cette période pour d'importants projets de métro.
- Les dépenses réelles prévues pour les **routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport**, qui s'élèvent à 28,4 milliards de dollars dans le budget de l'Ontario de 2025, sont supérieures de 2,9 milliards de dollars (11 %) aux dépenses réelles prévues dans le budget de l'Ontario de 2019, qui s'élevaient à 25,5 milliards de dollars. La plus forte augmentation a été enregistrée en 2022, avec un ajout de 2,9 milliards de dollars au plan de dépenses, en partie dû aux coûts supplémentaires liés à de nouveaux projets, notamment la nouvelle autoroute 413.

- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures du secteur de l'**éducation**, qui s'élèvent à 27,0 milliards de dollars dans le budget de l'Ontario de 2025, sont supérieures de 6,3 milliards de dollars (31 %) aux dépenses réelles prévues dans le budget de l'Ontario de 2019, qui s'élevaient à 20,7 milliards de dollars. La majeure partie de cette augmentation s'est produite en 2025, ce qui a ajouté 5,7 milliards de dollars au plan de dépenses.
- Au total, les dépenses réelles prévues pour les infrastructures des secteurs de l'**éducation postsecondaire**, de la **justice** et des **services sociaux** dans le budget de l'Ontario de 2025, s'élèvent à 10,8 milliards de dollars, soit 0,5 milliard de dollars (5 %) de moins que les dépenses réelles prévues dans le budget de l'Ontario de 2019, qui s'élevaient à 11,4 milliards de dollars. Les augmentations prévues des dépenses dans le secteur de l'enseignement postsecondaire, d'un montant de 1,2 milliard de dollars, ont été largement compensées par des diminutions dans le secteur de la justice, d'un montant de 1,3 milliard de dollars.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures « **autres** », qui s'élèvent à 26,1 milliards de dollars dans le budget de l'Ontario de 2025, sont supérieures de 12,1 milliards de dollars (87 %) aux dépenses réelles prévues dans le budget de l'Ontario de 2019, qui s'élevaient à 14,0 milliards de dollars. La majeure partie de cette augmentation concerne les budgets de 2024 et 2025 (pour un total de 9,9 milliards de dollars), en partie en raison de l'augmentation des paiements de transfert aux municipalités, qui comprennent le Fonds pour les réseaux d'eau visant la construction de logements (HEWSF), le Fonds pour l'accélération de la construction et le financement du nouvel accord pour Toronto et Ottawa.

Comparaison avec les dépenses historiques

Après avoir pris l'inflation en compte, le BRF estime que le plan d'immobilisations décennal du budget de 2025, qui s'élève à 203,4 milliards de dollars, est inférieur de 1,6 milliard de dollars (-0,8 %) aux 205,0 milliards de dollars de dépenses d'immobilisations réelles des 10 dernières années, de 2015-2016 à 2024-2025. Par secteur, les dépenses dans les secteurs de la santé, de la justice et « autre » devraient augmenter au cours des dix prochaines années par rapport aux dépenses réelles des dix dernières années, tandis que les dépenses dans les secteurs des transports en commun, des routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport, de l'éducation, de l'enseignement postsecondaire et des services sociaux devraient diminuer.

Tableau 4.2

Plan d'immobilisations du budget de l'Ontario de 2025 comparé aux dépenses historiques, par secteur, en dollars indexés de 2025

Secteur	Dépenses réelles totales (en milliards de dollars)		Dépenses réelles prévues comparées aux réelles historiques	
	Données historiques 2015-2016 à 2024-2025	Dépenses prévues 2025-2026 à 2034-2035	En milliards de dollars	En pourcentage (%)
Santé	37,6	55,3	17,7	47,0
Transport en commun	67,1	55,8	-11,4	-16,9
Routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport	34,4	28,4	-6,0	-17,5
Éducation	28,4	27,0	-1,4	-4,9
Éducation postsecondaire	9,6	4,6	-5,0	-52,3
Justice	3,2	4,0	0,8	25,1
Services sociaux	5,6	2,2	-3,4	-60,0
Autre	19,0	26,1	7,1	37,3
Total	205,0	203,4	-1,6	-0,8

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures de **santé**, qui s'élèvent à 55,3 milliards de dollars dans le budget de l'Ontario de 2025, sont supérieures de 17,7 milliards de dollars (47 %) aux dépenses réelles des dix dernières années. Cela s'explique en grande partie par l'ajout de projets majeurs et de financements dans les budgets 2022 et 2023, dont les dates d'achèvement prévues et les paiements liés à la construction figurent dans le plan d'immobilisations, mais qui n'ont pas encore été réalisés.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures de **transport en commun** dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 55,8 milliards de dollars, sont inférieures de 11,4 milliards de dollars (17 %) aux dépenses réelles des dix dernières années. Cette baisse reflète le niveau élevé des dépenses consacrées aux transports en commun ces dernières années, sous l'effet de la construction de plusieurs grands projets de transport en commun. À mesure que ces projets sont menés à bien, le plan d'immobilisations contient moins de grands projets de transport en commun en cours, ce qui se traduit par une baisse des dépenses prévues.

- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures **routières provinciales et autres infrastructures de transport** dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 28,4 milliards de dollars, sont inférieures de 6,0 milliards de dollars (18 %) aux dépenses réelles des dix dernières années. Cela s'explique en partie par le fait que, bien que la province ait prévu d'importants projets d'infrastructure dans ce secteur, le BRF estime que tous ces projets n'ont pas été entièrement chiffrés et inclus dans le plan d'immobilisations du budget 2025, mais qu'ils ne comportent que des coûts préliminaires liés à la conception et à l'approvisionnement.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures du secteur de l'**éducation** dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 27,0 milliards de dollars, sont inférieures de 1,4 milliard de dollars (5 %) aux dépenses réelles des dix dernières années. Les dépenses réelles d'infrastructure dans ce secteur ont été relativement stables au cours des dix dernières années, et cette tendance devrait se poursuivre selon le plan d'immobilisations prévu dans le budget 2025.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures du secteur de l'**éducation postsecondaire** dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 4,6 milliards de dollars, sont inférieures de 5,0 milliards de dollars (52 %) aux dépenses réelles des dix dernières années, en partie en raison des dépenses historiques élevées de 2016 à 2018, qui ont été soutenues par le Fonds d'investissement stratégique pour les établissements postsecondaires du gouvernement fédéral, et à la baisse des dépenses prévues pour les infrastructures des collèges financées par les ressources propres de ces derniers.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures de **justice** dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 4,0 milliards de dollars, sont supérieures de 0,8 milliard de dollars (25 %) aux dépenses réelles des dix dernières années, en partie en raison des cessions d'actifs en 2022-2023 qui ont réduit les dépenses, et des dépenses prévues plus élevées pour des projets tels que l'initiative de modernisation de la Police provinciale de l'Ontario et l'agrandissement du Centre de détention de Quinte.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures des **services sociaux** dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 2,2 milliards de dollars, sont inférieures de 3,4 milliards de dollars (60 %) aux dépenses réelles des dix dernières années. Cela s'explique en grande partie par le fait que le plan d'immobilisations ne prévoit des dépenses liées à la Stratégie nationale sur le logement que jusqu'en 2027-2028, date à laquelle l'accord avec le gouvernement fédéral expire.
- Les dépenses réelles prévues pour les infrastructures « **autres** », dans le budget de l'Ontario de 2025, qui s'élèvent à 26,1 milliards de dollars, sont supérieures de 7,1 milliards de dollars (37 %) aux dépenses réelles des dix dernières années. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse prévue des paiements de transfert destinés à Internet à large bande et aux infrastructures municipales, qui comprend les dépenses prévues au titre du Fonds pour les réseaux d'eau visant la construction de logements (HEWSF).

Annexe : renseignements supplémentaires par secteur

La présente annexe examine plus en détail le plan d'immobilisations prévu au budget de 2025 pour chaque secteur (en dollars historiques), principalement à partir des renseignements fournis par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le ministère de l'Infrastructure. Le BRF a également reçu des renseignements supplémentaires de la part des ministères et des organismes provinciaux pour les secteurs de la santé, des transports en commun, des routes provinciales et autres transports, ainsi que de l'éducation¹⁴.

Santé

Les dépenses d'immobilisations prévues dans le domaine de la santé, qui s'élèvent à 61,1 milliards de dollars, comprennent 54,1 milliards de dollars pour les hôpitaux et 7,0 milliards de dollars pour les dépenses « autres ».

- Sur les 54,1 milliards de dollars du budget affecté aux hôpitaux, le BRF estime que 29,8 milliards de dollars sont destinés à l'expansion et 24,4 milliards de dollars à la rénovation et à la modernisation.
- Les 7,0 milliards de dollars consacrés aux « autres » dépenses sont principalement des paiements de transfert destinés aux exploitants de foyers de soins de longue durée et à la santé communautaire. Les « autres » dépenses comprennent également le financement des immobilisations d'ORNGE et de Santé publique Ontario.

Tableau A.1

Dépenses prévues pour les infrastructures du secteur de la santé dans le budget de l'Ontario de 2025, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Hôpitaux - Extension	29,8
Hôpitaux – Réfection et modernisation	24,4
Autre	7,0
Total des dépenses prévues au titre de l'infrastructure de la santé (plan d'immobilisations)	61,1

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

¹⁴ Le BRF a reçu des renseignements relatifs aux coûts d'immobilisations prévus et réels pour les projets d'infrastructure de la part des ministères de la Santé, des Transports et de l'Éducation, et également de deux organismes provinciaux : Metrolinx et Infrastructure Ontario.

Projets hospitaliers

Sur les 54,1 milliards de dollars prévus dans le plan d'immobilisations des hôpitaux, le BRF a reçu des données sur 77 projets hospitaliers, avec des dépenses prévues de 32,5 milliards de dollars sur les dix années couvertes par les perspectives budgétaires de 2025. Le tableau A-2 présente les dix projets les plus importants en matière de financement alloué.

Tableau A.2

Les 10 plus grands projets hospitaliers dans le plan d'immobilisations du budget de 2025, par financement alloué

Nom du projet	
1. Trillium Mississauga — Réaménagement élargi	6. Centre commémoratif Peel – Bien-être phase 2
2. Hôpital North York General – Réaménagement des services d'hospitalisation	7. Trillium Queensway - Réaménagement élargi
3. Hôpital régional de Windsor — Nouvel hôpital	8. CAMH – Phase 1D – Réaménagement
4. Hôpital d'Ottawa — Réaménagement du campus Civic	9. Centre de santé St-Joseph de Toronto — Réaménagement
5. Santé Niagara — Nouvel hôpital	10. Hospital for Sick Children – Projet Horizon

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Transport en commun

Les dépenses d'immobilisations prévues pour les transports en commun, d'un montant de 60,7 milliards de dollars, comprennent 54,2 milliards de dollars pour des projets de transport en commun appartenant à la province et 6,4 milliards de dollars pour des dépenses « autres ».

Le budget d'immobilisations de 54,2 milliards de dollars consacré aux projets de transport en commun appartenant à la province comprend 25,4 milliards de dollars pour le métro, 19,6 milliards de dollars pour GO Transit et 9,2 milliards de dollars pour le tramway, le transport rapide et la Commission de transport Ontario Northland (CTON).

- Le budget de 25,4 milliards de dollars consacré au métro comprend des postes budgétaires distincts pour trois projets : la ligne Ontario, le prolongement nord de la ligne de métro Yonge et le prolongement de la ligne de métro Scarborough. L'intégralité du budget consacré au métro est destinée à son prolongement.
- Le budget de 19,6 milliards de dollars alloués à GO Transit comprend deux enveloppes financières importantes destinées au prolongement et à la rénovation du réseau ferroviaire, des postes distincts pour quelques projets spécifiques d'expansion ferroviaire (tels que le prolongement vers Bowmanville) et le financement d'autres postes, notamment SmartTrack et PRESTO. Dans l'ensemble, le BRF estime que 85 % du budget de GO Transit est consacré à son expansion.
- Le budget de 9,2 milliards de dollars consacré au TLR, au transport rapide et à la CTON comprend principalement des postes budgétaires distincts pour des projets spécifiques, dont les plus importants sont le TLR de Hamilton et le TLR d'Eglinton West.

Les 6,4 milliards de dollars consacrés aux « autres » dépenses correspondent principalement à des transferts prévus aux municipalités dans le cadre du programme de taxe sur l'essence et du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC)¹⁵.

Tableau A.3

Dépenses prévues pour les infrastructures du secteur des transports en commun dans le budget 2025 de l'Ontario, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Métros	25,4
Réseau GO	19,6
Train léger sur rail, transport en commun rapide et Ontario Northland Transportation Commission	9,2
Autre	6,4
Total des dépenses prévues au titre de l'infrastructure de transport en commun (plan d'immobilisations)	60,7

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

¹⁵ Le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) fait partie du [Plan Investir dans le Canada](#) du gouvernement fédéral, qui prévoit notamment d'octroyer 180 milliards de dollars sur 12 ans aux provinces, aux territoires, aux municipalités et aux peuples autochtones pour financer des projets d'infrastructure. Dans le secteur des transports en commun, le BRF estime que le gouvernement fédéral contribuera à hauteur d'environ 55 % des dépenses liées au programme PIIC, tandis que le gouvernement provincial contribuera à hauteur d'environ 45 %.

Projets de transport en commun

Le tableau A-4 présente les 10 plus grands projets de transport en commun sur le plan du financement alloué dans le plan d'immobilisations décennal du budget 2025, qui représente 31,4 milliards de dollars (52 %) du plan d'investissement total dans les transports en commun. Il convient de noter que certaines dépenses ont déjà été engagées pour certains de ces projets, estimées par le BRF à environ 26,7 milliards de dollars jusqu'en 2024-2025.

Tableau A.4

Les 10 plus grands projets de transport en commun dans le plan d'immobilisations budgétaire 2025, par financement alloué

Nom du projet	
1. Ligne Ontario	6. Prolongement du réseau ferroviaire GO vers Bowmanville
2. Prolongement du métro Yonge North	7. Ligne Hazel McCallion (train léger sur rail)
3. Prolongement du métro à Scarborough	8. Prolongement du réseau GO vers Kitchener
4. Train léger sur rail de Hamilton	9. Train léger sur rail Eglinton Crosstown
5. Prolongement vers l'ouest du métro Eglinton Crosstown	10. Train léger sur rail Finch Ouest

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport

Les dépenses d'immobilisations prévues pour les routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport, d'un montant de 31,3 milliards de dollars, concernent principalement les routes appartenant à la province¹⁶ (28,2 milliards de dollars) et les « autres » dépenses (3,1 milliards de dollars), qui incluent d'autres types d'infrastructure appartenant à la province, comme les véhicules, les aéroports éloignés et les traversiers, ainsi que les charges d'investissement pour divers postes (tels que les transferts aux municipalités pour le programme de liaisons routières).

Le budget d'immobilisations pour les infrastructures routières est divisé en deux grands programmes (routes du Sud et routes du Nord), et ces programmes comprennent deux grandes enveloppes financières : l'une pour l'expansion et l'autre pour la réfection et la modernisation.

- Le BRF estime le budget d'immobilisations total pour les routes du Sud à 22,4 milliards de dollars sur 10 ans, dont 12,9 milliards pour la réfection et la modernisation et 9,9 milliards pour l'expansion.
- Le BRF estime le budget d'immobilisations total pour les routes du Nord à 5,8 milliards de dollars sur 10 ans, dont 4,4 milliards pour la réfection et la modernisation et 1,3 milliard pour l'extension.

Tableau A.5

Dépenses prévues pour les routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures du secteur des transports dans le budget 2025 de l'Ontario, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Routes du Sud — Réfection et modernisation	12,6
Routes du Sud — Extension	9,9
Routes du Nord — Réfection et modernisation	4,4
Routes du Nord — Extension	1,3
Autre	3,1
Total des dépenses prévues au titre des routes et autoroutes provinciales et autres infrastructures de transport (plan d'immobilisations)	31,3

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Projets d'infrastructures routières provinciales et autres projets liés au transport

Le BRF a reçu des données sur 51 projets d'infrastructures routières provinciales et autres projets liés au transport dont les dépenses prévues s'élèvent à 9,8 milliards de dollars sur les dix années couvertes par les perspectives budgétaires de 2025¹⁷. Le tableau A-6 présente les dix projets les plus importants en matière de financement alloué dans le plan d'immobilisations, qui représente 7,5 milliards de dollars (27 %) du budget total consacré aux routes.

¹⁶ Comprend les ponts et les structures connexes.

¹⁷ Le ministère des Transports a fourni au BRF des renseignements sur les projets dont le coût estimatif est supérieur à 50 millions de dollars pour les projets de réhabilitation et de réfection, et supérieur à 20 millions de dollars pour les projets de prolongement.

Tableau A.6

Les 10 plus grands projets d'infrastructures routières provinciales et autres projets de transport dans le plan d'immobilisations budgétaire 2025, par financement alloué

Nom du projet	
1. Voie de contournement de Bradford	6. Autoroute 401 – de Tilbury à London
2. Garden City Skyway	7. Route 69 – au nord de la jonction nord à l'autoroute 529
3. Autoroute 413	8. Route 6 – pont tournant de Little Current
4. Route 17 – de Scheel Drive à Arnprior	9. Route 7 – de Kitchener à Guelph
5. Autoroute 401 — de l'avenue Victoria Park au chemin Neilson	10. Route 17 – de Kenora à la frontière du Manitoba

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Éducation

Les dépenses d'immobilisations prévues dans le domaine de l'éducation, qui s'élèvent à 30,1 milliards de dollars, concernent principalement les bâtiments scolaires (26,4 milliards de dollars), les autres dépenses s'élevant à 3,7 milliards de dollars. Sur les 26,4 milliards de dollars alloués aux bâtiments scolaires, le BRF estime que 15,8 milliards de dollars sont destinés à la réfection et à la modernisation, et 10,6 milliards de dollars à l'agrandissement. Les 3,7 milliards de dollars consacrés à d'autres dépenses concernent principalement les infrastructures scolaires non liées aux bâtiments. Ils comprennent également les paiements de transfert pour la garde d'enfants et un montant modeste destiné à des entités consolidées telles que TVO, TFO et l'OQRE.

Tableau A.7

Dépenses prévues pour les infrastructures du secteur de l'éducation dans le budget de l'Ontario de 2025, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Bâtiments scolaires — Réfection et modernisation	15,8
Bâtiments scolaires — Agrandissement	10,6
Autre	3,7
Total des dépenses prévues au titre de l'infrastructure en éducation (plan d'immobilisations)	30,1

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Projets de bâtiments scolaires

Le BRF a reçu des renseignements sur 237 projets d'immobilisations scolaires totalisant 5,7 milliards de dollars sur les dix ans du plan prévu au budget de 2025, ce qui représente environ 22 % du budget total consacré aux bâtiments scolaires. Le tableau A-8 présente les 10 projets les plus importants en matière de financement alloué dans le plan d'immobilisations 2025, qui représente 0,8 milliard de dollars, soit environ 3 % du budget total consacré aux bâtiments scolaires.

Tableau A.8

Les 10 plus grands projets scolaires dans le plan d'immobilisations budgétaire 2025, par financement alloué

Nom du projet	
1. Blessed Cardinal	6. North Oshawa
2. New North London	7. Oakville NE 1
3. Mount Pleasant	8. SW Brantford
4. East Kitchener	9. West Whitby
5. Foster Northwest	10. Dr. G.W. Williams

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Éducation postsecondaire

Les dépenses d'immobilisations prévues pour l'enseignement postsecondaire, qui s'élèvent à 5,1 milliards de dollars, concernent principalement les collèges (3,6 milliards) et les universités (1,4 milliard), une petite partie étant consacrée à d'autres dépenses. La plupart des dépenses des collèges sont financées par leurs propres ressources pour des projets d'agrandissement. Les 1,4 milliard de dollars consacrés aux universités consistent entièrement en des paiements de transfert versés aux universités, principalement pour des travaux de réfection et de modernisation.

Tableau A.9

Dépenses prévues pour les infrastructures du secteur de l'éducation postsecondaire dans le budget de l'Ontario de 2025, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Collèges	3,6
Universités	1,4
Autre	<0,1
Total des dépenses prévues au titre de l'infrastructure en éducation postsecondaire (plan d'immobilisations)	5,1

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Justice

Les dépenses en immobilisations prévues pour le secteur de la justice, qui s'élèvent à 4,3 milliards de dollars, sont principalement destinées à la réfection et à la modernisation (3,0 milliards de dollars), tandis que 1,3 milliard de dollars sont alloués à des projets d'agrandissement. Le plan d'immobilisations du secteur de la justice comprend des dépenses pour les centres de détention, les palais de justice, les bâtiments de la Police provinciale de l'Ontario et d'autres éléments. La majeure partie du budget comprend des postes distincts pour des projets spécifiques, ainsi que d'autres enveloppes budgétaires plus générales.

- Environ les deux tiers du budget de 3 milliards de dollars consacré à la réfection et à la modernisation ont été affectés à des projets spécifiques, dont le projet de modernisation de la Police provinciale de l'Ontario représente la plus grande part. Le tiers restant du budget a été affecté à diverses enveloppes financières destinées à la réfection et à la modernisation.
- La quasi-totalité du budget d'agrandissement de 1,3 milliard de dollars a été allouée à des projets spécifiques, dont le projet de modernisation de la Police provinciale de l'Ontario représente la plus grande part. Parmi les autres projets majeurs, citons le Centre de détention de Quinte, le Centre correctionnel de l'Est de l'Ontario et le Complexe correctionnel de Brockville.

Tableau A.10
Dépenses prévues pour les infrastructures du secteur de la justice dans le budget 2025 de l'Ontario, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Réfection et modernisation	3,0
Projets d'agrandissement	1,3
Total des dépenses prévues au titre de l'infrastructure de la justice (plan d'immobilisations)	4,3

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

Services sociaux

Les dépenses prévues en immobilisations sociales, d'un montant de 2,4 milliards de dollars, sont principalement destinées aux paiements de transfert liés aux programmes de logement (1,9 milliard de dollars), qui comprennent la Stratégie nationale sur le logement et d'autres aides provinciales. Les « autres » dépenses en immobilisations sociales, d'un montant de 0,5 milliard de dollars, comprennent les dépenses destinées aux sociétés d'aide à l'enfance et les charges liées à la réfection et à la modernisation des actifs.

Tableau A.11
Dépenses prévues pour les infrastructures du secteur des services sociaux dans le budget 2025 de l'Ontario, par secteur de programme et type de dépense (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Programmes de logement	1,9
Autre	0,5
Total des dépenses prévues au titre des infrastructures des services sociaux (plan d'immobilisations)	2,4

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.

« Autre »

Les dépenses d'immobilisations prévues dans le secteur « autre » s'élèvent à 28,2 milliards de dollars, dont 15,7 milliards pour des investissements en immobilisations, qui concernent des infrastructures amorties au fil du temps, et 12,5 milliards pour des charges en immobilisations qui concernent des dépenses d'infrastructure immédiatement passées en charges et non amorties.

- Le budget de 15,7 milliards de dollars consacré aux investissements en immobilisations comprend le portefeuille général de biens immobiliers qui comprend divers immeubles administratifs et bureaux appartenant à divers ministères, ainsi que les dépenses liées à d'autres infrastructures consolidées, principalement dans les domaines du tourisme, des parcs et des richesses naturelles.

- Le budget de 12,5 milliards de dollars consacré aux charges en immobilisations comprend des transferts aux municipalités, notamment des fonds destinés à des programmes tels que le Fonds pour les réseaux d'eau visant la construction de logements (FRECL) et diverses enveloppes budgétaires générales pour l'entretien, la réfection et la modernisation.

Tableau A.12

Dépenses prévues pour les infrastructures dans le secteur « autre » dans le budget de l'Ontario de 2025, par domaine de programme et type de dépenses (en milliards de dollars)

Secteur de programme / Type de dépense	(en milliards de dollars)
Investissements en immobilisations	15,7
Charges d'immobilisations	12,5
Total des dépenses prévues au titre de l'infrastructure « autre » (plan d'immobilisations)	28,2

Source : Analyse par le BRF des renseignements fournis par la province.