



ON RENFORCE

PLAN D'INFRASTRUCTURE À LONG TERME 2017 DE L'ONTARIO

ANNEXE TECHNIQUE



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

Aperçu général du cycle de planification de l'infrastructure	3
--	---

CHAPITRE 1 : INVENTAIRE DES BIENS DE L'ONTARIO

Section 1.1 : Gestion des biens	7		
1.1.1 Stratégie de gestion des biens de l'Ontario	7		
Section 1.2 : Biens de l'infrastructure de l'Ontario.....	8		
1.2.1 Qu'est-ce qu'un inventaire des biens provinciaux?	8		
1.2.2 Pourquoi un inventaire des biens provinciaux est-il nécessaire?	9		
1.2.3 Biens de l'infrastructure de l'Ontario	9		
1.2.4 Catégorisation des biens pour la gestion des biens	10		
1.2.5 Progrès - Collaboration avec les ministères et organismes	12		
Section 1.3 : Inventaire des biens provinciaux	14		
1.3.1 Concepts clés de l'inventaire des biens provinciaux.....	14		
Section 1.4 : Profils sectoriels	20		
1.4.1 Secteur des transports : autoroutes, ponts et ponceaux structurels	23	1.4.4 Secteur de l'éducation primaire et secondaire : bâtiments scolaires	32
1.4.2 Secteur du transport en commun.....	28	1.4.5 Secteur de l'enseignement postsecondaire : collèges et universités	34
1.4.3 Secteur de la santé : biens hospitaliers.....	30	1.4.6 Secteurs de l'administration publique et de la justice : bâtiments gouvernementaux, centres de détention, palais de justice et biens des detachements....	37
		1.4.7 Secteur des richesses naturelles et des forêts.....	41
		1.4.8 Secteur du tourisme et de la culture : biens des organismes et des attraits.....	43
		Section 1.5 : Pratiques à l'échelle du gouvernement	45
		1.5.1 Ministère des Transports.....	45
		1.5.2 Ministère de la Santé et des Soins de longue durée.....	46
		1.5.3 Ministère de l'Éducation	48
		1.5.4 Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle.....	49
		1.5.5 Infrastructure Ontario.....	49
		1.5.6 Ministère du Procureur général	51
		1.5.7 Ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels.....	52

- **Section 1.6 : Prochaines étapes des pratiques de gestion des biens**.....54
 - 1.6.1 Calendrier prévu pour l'amélioration de la gestion des biens 55

PROCHAINES ÉTAPES 74

ACRONYMES75

CHAPITRE 2 : PROJECTION DES BESOINS EN INFRASTRUCTURE DE L'ONTARIO

- **Section 2.1 : Regard sur l'avenir — Outils de recherche et d'analyse**.....57
 - 2.1.1 Incidence fiscale des biens de l'infrastructure de la province 57
 - 2.1.2 Contexte micro et macroéconomique de la planification de l'infrastructure 57
- **Section 2.2 : Regard sur l'avenir — Renforcement des données et de l'analyse de l'information**64
 - 2.2.1 Besoin de données et d'analyses sur la capacité, la demande et l'utilisation 64
 - 2.2.2 Investissement dans les biens appropriés, au bon endroit et au moment opportun..... 65
- **Section 2.3 : Planification de l'infrastructure et établissement des priorités**....72
 - 2.3.1 Renforcement de la planification de l'infrastructure et établissement des priorités par le biais d'une collaboration interministérielle 72

DRAWING TITLE
ARCHITECTURAL
Cover Page
A.1. Year Plan
A.2. Budget
A.3. Year
A.4. Se
A.5. I
A.6. I
A.

DRAWING TITLE

Cover Page

PROJECT NAME



INTRODUCTION

La présente annexe technique du Plan d'infrastructure à long terme (PILT) de 2017 a pour objet de se pencher sur des mesures particulières prises par la province, ou qu'elle prévoit entreprendre, dans le cadre de l'effort continu d'amélioration de son processus de planification de l'infrastructure. Plus précisément, l'Annexe fournit des renseignements détaillés sur les stratégies de gestion des biens des principaux ministères et organismes chargés des infrastructures, ainsi que de l'information sur leurs biens. L'Annexe renferme également un résumé des outils analytiques et de la recherche qui soutiendront les décisions fondées sur des données probantes, et un aperçu du plan triennal destiné à transformer la méthode de planification à l'échelle provinciale.

L'Annexe sera utile aux analystes des politiques, aux universitaires et à d'autres chercheurs qui souhaitent connaître l'état actuel des pratiques de gestion des biens dans l'ensemble du gouvernement et trouver de l'information sur les infrastructures provinciales à l'échelle d'un secteur. L'Annexe intéressera également les personnes qui désirent comprendre la manière dont la province utilise les données et les analyses pour améliorer le processus de planification de l'infrastructure.

L'Annexe est en grande partie axée sur les progrès réalisés par le gouvernement pour satisfaire aux exigences de la *Loi de 2015 sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité* (LISEP) et précise les plans du gouvernement pour respecter la totalité des exigences de la LISEP d'ici 2019, comme la *Loi* le prescrit. La *Loi* a été adoptée pour encourager en Ontario la planification de l'infrastructure à long terme en se fondant sur des données probantes.

La LISEP exige du ministère de l'Infrastructure :

- une description des infrastructures qui sont possédées ou consolidées par Sa Majesté la Reine du chef de la province de l'Ontario;
- une description des besoins en infrastructure prévus par le gouvernement pour au moins les dix prochaines années;
- l'élaboration d'une stratégie pour répondre à ces besoins en infrastructure.

L'Annexe se compose de deux chapitres. Le premier chapitre porte sur l'inventaire des biens provinciaux et les pratiques de gestion des biens des ministères et des organismes provinciaux chargés de grands portefeuilles d'immobilisations. Ce chapitre comprend un inventaire des biens qui indique la valeur, l'âge et l'état des infrastructures de l'Ontario, respectant ainsi dans une large mesure la première exigence de la LISEP citée ci-dessus.

L'élaboration d'un inventaire des biens provinciaux fait également écho au Rapport annuel 2015 du Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario¹ qui soulignait la nécessité de réaliser une estimation fiable de l'état des biens de la province pour établir les priorités de financement. Enfin, la lettre de mandat de 2016 du premier ministre au ministre de l'Infrastructure enjoignait au ministère d'élaborer des normes de déclaration des biens afin de mieux suivre les progrès des investissements dans l'infrastructure à l'échelle du gouvernement et de favoriser une meilleure transparence pour le public.

¹ <http://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/annualreports/arreports/fr15/3.07%20AR15%20fr.pdf>.



Le deuxième chapitre de l'Annexe décrit les outils macroéconomiques que le ministère a développés ou est en train de développer pour contribuer à la planification des infrastructures et au processus d'établissement des priorités. Ces outils illustrent l'avancée vers une approche décisionnelle du financement des infrastructures davantage fondée sur des données probantes. L'un de ces outils, le modèle d'état stable, utilise les données sur l'état tirées de l'inventaire des biens provinciaux pour évaluer les futurs besoins d'investissement dans la réfection de la province et de chaque secteur.

Le deuxième chapitre décrit également certains des travaux de recherche que le ministère de l'Infrastructure prévoit entreprendre dans l'avenir de concert avec d'autres ministères et des spécialistes externes afin d'améliorer la prise de décisions fondée sur des données probantes concernant les investissements dans l'infrastructure. Il s'agit notamment pour cela de développer la recherche pour mieux comprendre les infrastructures existantes de l'Ontario et leur capacité à fournir des services. Il faut aussi acquérir une meilleure compréhension de la demande actuelle et projetée des services assurés par cette infrastructure, ce qui permettrait alors de déterminer les niveaux d'utilisation actuels et futurs. Avoir une compréhension de la capacité, de la demande et de l'utilisation contribuerait finalement à définir une stratégie pour répondre aux besoins en infrastructure de l'Ontario, d'après l'écart entre la capacité et la demande. Pour réduire

cet écart, la stratégie pourrait consister, entre autres mesures, à investir dans une nouvelle capacité, à exploiter davantage la capacité existante en l'utilisant de manière plus efficace ou à gérer la demande. Par ailleurs, ce chapitre aborde le travail accompli par le ministère de l'Infrastructure dans le cadre de son plan de transformation triennal, destiné à orienter les ministères dans l'élaboration d'outils et d'analyses de rentabilisation d'après des données probantes afin d'aider le gouvernement à prendre des décisions mieux éclairées en matière d'investissements dans l'infrastructure.



APERÇU GÉNÉRAL DU CYCLE DE PLANIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE

Dans le cadre d'un processus budgétaire annuel baptisé Examen, renouvellement et réorganisation des programmes (ERRP), le gouvernement examine ses dépenses de fonctionnement et d'immobilisation afin de s'assurer d'être en harmonie avec les priorités du gouvernement. Ce processus implique une étroite collaboration entre les organismes centraux et les ministères. Il consiste en un processus continu qui contribue à gérer les ressources d'une manière efficace, efficiente et durable. Afin de renforcer le processus de planification de l'infrastructure, le gouvernement de l'Ontario a créé en juin 2016 le ministère de l'Infrastructure en tant que ministère autonome doté de quelques fonctions des organismes centraux. À ce titre, le ministère de l'Infrastructure collaborera avec d'autres organismes centraux du gouvernement, comme le Conseil du Trésor et le Conseil de gestion du gouvernement (CT/CGG), et des ministères responsables pour appuyer les décisions concernant l'infrastructure qui reposent sur d'excellents principes de gestion des biens et la planification intégrée à long terme dans l'ensemble du gouvernement. Dans le cadre du cycle annuel de planification de l'infrastructure (voir la figure 1), il incombe aux ministères de donner un aperçu de leurs stratégies en matière d'infrastructure et de leurs plans de gestion des biens. Les organismes centraux analysent les plans d'infrastructure des

ministères et fournissent au CT/CGG une orientation et des recommandations fondées sur des données probantes à l'égard du plan d'immobilisations de la province avant l'établissement du budget provincial.

Le processus de planification de l'infrastructure de l'Ontario :

- est axé sur les besoins à long terme (dix ans) en infrastructure;
- exige que les demandes de financement des ministères soient soutenues par une planification saine de la gestion des biens;
- comprend un examen des demandes d'investissement dans l'infrastructure, en tenant compte du fait que des compromis pourraient être nécessaires (p. ex. entre secteurs, ou entre des besoins de réfection et d'expansion).

L'objectif est de faire de l'Ontario un chef de file mondial de la planification de l'infrastructure. Pour y parvenir, le ministère continuera d'améliorer le processus de planification de l'infrastructure afin de s'assurer que les plans laissent transparaître d'excellents principes de gestion des biens, prenant appui sur des données complètes sur l'état, la fonction et l'utilisation des biens de l'infrastructure. Le ministère vise aussi à veiller à ce que les priorités en matière d'infrastructure soient



établies d'après les besoins communautaires et éclairées par un cadre de macro-niveau qui tienne compte des répercussions macroéconomiques de l'investissement dans l'infrastructure.

Le gouvernement travaille actuellement sur un plan triennal d'amélioration continue pour renforcer le processus de planification de l'infrastructure, y compris sur l'élaboration à terme d'un cadre d'établissement de l'ordre des priorités. Ce cadre appuiera le processus décisionnel en permettant que les décisions d'investissement soient fondées sur des données probantes et tiennent entièrement compte des répercussions économiques, sociales et environnementales des projets d'infrastructure.

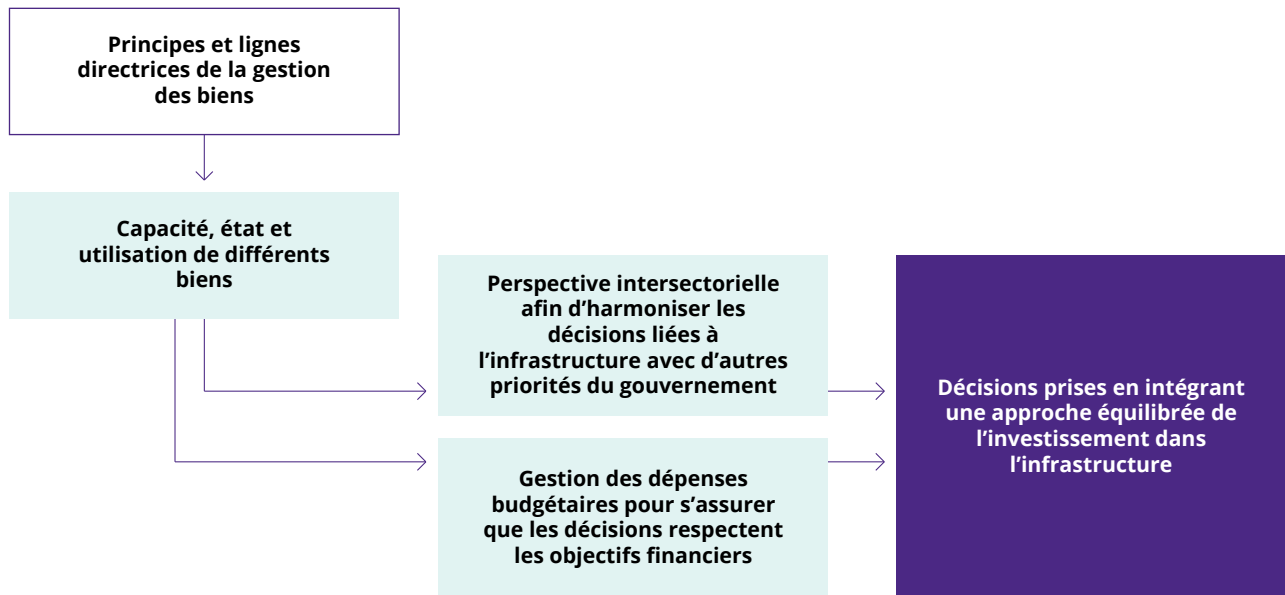
Dans le cadre du processus budgétaire annuel de 2018-2019, le gouvernement lance la première phase du cadre d'établissement de l'ordre des priorités par l'évaluation des demandes liées à l'infrastructure pour déterminer si elles :

- soutiennent les programmes de transformation à long terme des ministères;
- démontrent un besoin essentiel (p. ex. essentiel pour la santé et la sécurité, la prestation des services, les contraintes de temps, des risques pour des raisons de changements climatiques);
- évaluent les besoins de réfection et d'expansion de l'infrastructure;
- sont conformes à d'autres priorités et politiques gouvernementales (à savoir le cadre provincial d'aménagement du territoire et les plans municipaux officiels, le Plan contre le changement climatique).

La figure 1 décrit le processus simplifié du cycle annuel de planification de l'infrastructure de l'Ontario, qui commence par les principes de gestion des biens et aligne les investissements dans l'infrastructure et les objectifs budgétaires.



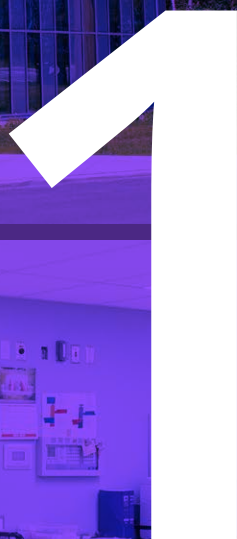
Figure 1 : Cycle annuel de planification de l'infrastructure de l'Ontario





CHAPITRE 1 :

INVENTAIRE DES BIENS DE L'ONTARIO



SECTION 1.1 : GESTION DES BIENS

1.1.1 Stratégie de gestion des biens de l'Ontario

Le Cadre de gestion des biens d'infrastructure (CGBI) définit la gestion des biens de l'infrastructure comme étant une approche intégrée du cycle de vie pour gérer efficacement les biens de l'infrastructure. La gestion des biens a pour objet de maximiser les avantages, de gérer les risques et de fournir au public des niveaux de service satisfaisants d'une manière qui soit durable et respectueuse de l'environnement.

La présente partie commence par expliquer la gestion des biens dans le contexte de la stratégie de l'Ontario en matière d'infrastructure. Elle souligne en particulier l'importance de disposer de pratiques de gestion des biens saines et examine les processus de gestion des biens décrits dans le CGBI. Elle expose également les pratiques pangouvernementales en place dans les ministères et les organismes pour la gestion des biens.

Le CGBI est un document interne tenant lieu de manuel « pratique » qui fournit aux ministères provinciaux et aux partenaires du secteur public élargi une orientation dans leurs pratiques de gestion des biens. En outre, la *Loi de 2015 sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité* (LISEP) mentionne plusieurs éléments que le gouvernement devrait prendre en compte dans ses décisions relatives à l'infrastructure. Par exemple, la planification et les investissements devraient tenir compte des tendances démographiques et économiques en Ontario, et favoriser la compétitivité économique, la productivité, la création d'emplois et les occasions de formation.

Le CGBI donne un aperçu des avantages constatés par les organismes suite à la mise en œuvre de pratiques de gestion des biens saines. Ils

comprennent une gestion efficace des risques, l'amélioration de la gestion et de la planification financière à long terme, de meilleurs résultats pour des coûts identiques ou inférieurs, une durabilité et une réduction des risques de défaillance des biens. Ces résultats engendrent une prise de décisions de meilleure qualité, mieux éclairée. Il est essentiel dans la gestion des biens de prendre en compte les répercussions possibles d'un changement climatique. Cela peut permettre de réduire la vulnérabilité des biens et d'atténuer le risque d'interruptions de services, de pannes et de réparations coûteuses.

La gestion des biens, c'est employer une approche proactive plutôt que réactive. Alors qu'une approche réactive signifierait simplement réparer en premier l'infrastructure en mauvais état, l'adoption d'une approche proactive dans l'entretien des biens peut aider à prévenir une plus grande détérioration à une échelle qui ne serait pas soutenable sur le plan financier. Une gestion proactive des biens intègre des facteurs d'atténuation du changement climatique et d'adaptation au changement climatique afin de renforcer la résilience et d'assurer la continuité et la qualité des niveaux de service. Une bonne gestion des biens peut également alléger les coûts à long terme, en repérant la détérioration de bonne heure de sorte de pouvoir intervenir pour remettre le bien en état ou le renouveler.



Le CGBI décrit un processus de gestion des biens en trois phases :

Phase 1 : Définir l'orientation

- Traduire les priorités d'un organisme, ses objectifs de politique, ses directives et ses décisions en des lignes directrices qui guident le processus opérationnel et le cycle de planification du CGBI;
- Établir des mesures du rendement et des objectifs de service.

Phase 2 : Évaluer l'état actuel des biens

- Évaluer des facteurs tels que l'estimation, l'état et le rendement des biens;
- Mener une analyse des besoins pour déterminer les demandes actuelles et futures en biens.

Phase 3 : Examiner et mettre en œuvre la stratégie en matière d'infrastructure

- Comblent les écarts dans le rendement des biens en investissant dans l'expansion, la réfection, la remise en état, l'entretien et l'aliénation.

Les ministères et organismes de la province mettent actuellement en œuvre des pratiques de gestion des biens éclairées et efficaces. Il s'agit notamment d'harmoniser les pratiques avec les principes du CGBI et de prendre des décisions fondées sur des données probantes. Beaucoup de ministères utilisent le CGBI à des degrés divers, comme guide de gestion des biens. Ils se réfèrent par ailleurs au document *International Infrastructure Management Manual* (IIMM) qui est utilisé dans le monde entier, et à la Norme de gestion des actifs ISO 55000. Les normes ISO exposent « ce qu'il faut faire » tandis que l'IIMM indique « comment le faire » pour l'application des normes dans la gestion des biens de l'infrastructure.

SECTION 1.2 : BIENS DE L'INFRASTRUCTURE DE L'ONTARIO

La LISEP exige du ministère de l'Infrastructure qu'il inclue dans ses plans d'infrastructure de l'information sur l'état actuel des biens de l'infrastructure possédés ou consolidés par l'Ontario, y compris un inventaire des biens. La présente section décrit en détail ce que l'on entend par inventaire des biens provinciaux, ce qu'il comprend et ce qui le rend nécessaire. Elle traite par ailleurs des types de biens possédés ou consolidés par la province, ainsi que des progrès réalisés par le ministère de l'Infrastructure dans l'inventaire des biens provinciaux.

1.2.1 Qu'est-ce qu'un inventaire des biens provinciaux?

Le ministère de l'Infrastructure a dressé le tout premier inventaire des biens de l'infrastructure de la province en 2016. Il englobe des renseignements sur les biens concernant divers catégories de biens et secteurs, comme il est décrit ci-dessous.

L'inventaire des biens provinciaux forme un ensemble de données sur les biens de l'infrastructure possédés ou consolidés par la province, et il contient des renseignements sur :

- les secteurs des biens de l'infrastructure, comme les transports, la santé et l'éducation;
- les catégories de biens, y compris les bâtiments, les autoroutes, les ponts et les ponceaux structurels;
- des renseignements de base sur les biens, notamment leur nom, type, utilisation, âge et emplacement;
- la valeur de remplacement actuelle et l'état du bien.



L'inventaire des biens provinciaux constitue le fondement permettant d'éclairer la planification de l'infrastructure. Il sert à conseiller les décideurs sur l'équilibre financier approprié entre les besoins d'expansion des infrastructures et les besoins de réfection. En disposant de renseignements complets sur les biens de l'infrastructure de l'Ontario, la planification à long terme des dépenses à engager dans la réparation et l'agrandissement de l'infrastructure devient plus détaillée et plus précise. À l'avenir, un ensemble de données fiables permettra d'intégrer plus facilement d'autres données pertinentes, comme des données démographiques, dans le processus de planification de l'infrastructure. L'inventaire des biens provinciaux sera mis à jour chaque année et étoffé pour y inclure davantage de renseignements comparables entre les secteurs, et il établira une base de référence pour mesurer les changements au fil du temps.

1.2.2 Pourquoi un inventaire des biens provinciaux est-il nécessaire?

Comprendre l'état actuel des biens de l'infrastructure possédés ou consolidés par l'Ontario est une première étape nécessaire pour quantifier les besoins en infrastructure de la province, et pour élaborer des stratégies afin d'y répondre.

Il est absolument essentiel de savoir quels biens existent, de connaître leur état et leur besoin de réparation. Les biens sont ainsi continuellement en mesure d'assurer les services publics pour lesquels ils sont prévus pendant tout leur cycle de vie.

Le ministère de l'Infrastructure prend des mesures pour améliorer l'inventaire des biens provinciaux en vue de fournir des renseignements opportuns, comparables et fiables qui favorisent la prise de décisions en matière de gestion, d'entretien ainsi que de réfection et de réparation des biens de l'infrastructure. Les améliorations de l'inventaire

des biens provinciaux constitueront aussi un apport précieux pour répondre à des questions de politique clés.

1.2.3 Biens de l'infrastructure de l'Ontario

La hiérarchie suivante, présentée dans le CGBI, concerne la définition et la classification des biens :

1. **Catégorie de biens** : Il s'agit d'une catégorie de biens qui ont une nature ou fonction semblable dans le cadre du fonctionnement d'un organisme. Les principales catégories de biens de l'Ontario sont les immeubles, les terrains et l'aménagement des terrains, l'infrastructure de transport, d'autres biens majeurs et immobilisations corporelles mobilières (p. ex. ordinateurs, véhicules et systèmes de technologie de l'information).
2. **Type de biens** : Cette catégorie de biens crée des catégories opérationnelles logiques de biens. Par exemple, des immeubles seraient classés comme étant des immeubles à usage général, des installations à usage particulier ou des immeubles excédentaires; ou encore des biens de l'infrastructure de transport seraient classés comme étant des autoroutes, des ponts ou des terrains de l'emprise.
3. **Sous-type de biens** : Cette catégorie de biens détaille davantage la nature d'un type de bien. Par exemple, les immeubles à usage particulier peuvent être classés dans des sous-catégories comme les hôpitaux, les écoles, les immeubles mobiles ou les installations d'enseignement universitaire.
4. **Propriété des biens** : Le gouvernement, par l'intermédiaire de ses ministères et organismes, ne détient pas le droit de propriété de nombreux biens de l'infrastructure pour lesquels il fournit des



fonds pour les dépenses de fonctionnement et de capital. En conséquence, la propriété des biens est classée dans les catégories propriété de la province, propriété d'un partenaire bénéficiaire de paiements de transfert (comprenant les partenaires du secteur public élargi et ceux bénéficiaires de paiements de transfert), propriété conjointe de la province et d'un partenaire bénéficiaire de paiements de transfert ou bail auprès de tiers. Cette classification fournit des renseignements sur le titulaire du droit de propriété et sur le responsable chargé de gérer les biens de l'infrastructure et leur remise en état.

1.2.4 Catégorisation des biens pour la gestion des biens

La province possède ou consolide² environ 209 milliards de dollars (valeur de remplacement), soit près de 40 %, du stock d'infrastructure publique en Ontario. Comme le montre la figure 2, les biens de l'infrastructure entrent dans la catégorie des biens appartenant soit à la province, soit à des partenaires du secteur public élargi. Dans la catégorie des équipements appartenant à la province, un bien peut appartenir soit au gouvernement provincial, soit à un organisme du gouvernement (qui comprend des entreprises commerciales comme la Régie des alcools de l'Ontario [LCBO] et la Société des loteries et des jeux de l'Ontario [SLJO]). La province possède également des infrastructures de transport (dont les autoroutes et ponts provinciaux) et différents biens immobilisés (comme des immeubles possédés ou loués à bail).

Les partenaires du secteur public élargi englobent des organismes du secteur public élargi ainsi que des partenaires bénéficiaires de paiements de transfert et des municipalités. Les organismes du secteur public élargi sont des entités gérées par des commissions ou des organismes, et dont les biens sont consolidés dans les états financiers de la province (p. ex., les

hôpitaux, les écoles et les collèges). Les partenaires bénéficiaires de paiements de transfert sont des parties externes auxquelles les ministères s'associent pour assurer leurs services. Les universités, les organismes de services sociaux et les fournisseurs de soins de longue durée sont des exemples de partenaires bénéficiaires de paiements de transfert (à savoir, pas des biens consolidés).

Les municipalités possèdent de nombreux biens dans toute la province, notamment les routes et ponts municipaux, des équipements culturels et récréatifs, le réseau de transport en commun, les installations du réseau des eaux et des eaux usées ainsi que le logement social. Les biens des partenaires bénéficiaires de paiements de transfert et des municipalités ne sont pas consolidés dans les états financiers de la province. Alors qu'elle ne détient pas le droit de propriété de ces biens, la province fournit actuellement néanmoins des fonds pour entretenir l'état de certains de ces biens³.

² Les infrastructures possédées ou consolidées par la province concernent les secteurs suivants : la santé (les hôpitaux), l'éducation, les transports (les autoroutes, les routes et les ponts, et Metrolinx/le transport en commun), l'enseignement postsecondaire (uniquement les collèges), la justice et autres services d'administration publique (p. ex. le tourisme, la culture et le sport, le portefeuille immobilier général).

³ <https://www.ontario.ca/fr/page/financement-pour-les-infrastructures-des-petites-collectivites>.



Figure 2 : Biens immobilisés de l'Ontario :
répartition de la propriété

BIENS APPARTENANT À LA PROVINCE

INSTALLATIONS APPARTENANT À LA PROVINCE



Propriété de l'État



Propriété d'un
organisme
gouvernemental



Entreprises d'État
(p. ex. LCBO, SLJO)

INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT



Autoroutes et
ponts provinciaux



Metrolinx

AUTRES BIENS IMMOBILISÉS



Améliorations
apportées aux
immobilisations dans
des immeubles
possédés ou loués à bail



Immobilisations
mobilières - véhicules,
équipement,
ordinateurs et
logiciels, etc.

BIENS APPARTENANT À DES PARTENAIRES DU SECTEUR PUBLIC ÉLARGI

ORGANISMES DU SECTEUR PUBLIC ÉLARGI*



Hôpitaux



Écoles



Collèges

AUTRES PARTENAIRES BÉNÉFICIAIRES DE PAIEMENTS DE TRANSFERT



Universités



Établissements de
services sociaux



Établissements de
soins de longue durée

ADMINISTRATIONS MUNICIPALES



Routes et ponts
municipaux



Équipements culturels
et récréatifs
municipaux



Transport en
commun municipal



Réseau des eaux et
des eaux usées



Logement social



Autres biens

*À des fins comptables, ces entités sont réputées sous l'autorité de la province de l'Ontario et sont consolidées dans les Comptes publics de l'Ontario.

1.2.5 Progrès – Collaboration avec les ministères et organismes

Le ministère de l'Infrastructure a signé des protocoles d'entente avec sept ministères ayant d'importantes responsabilités dans le domaine des infrastructures et un organisme (Metrolinx), collectivement responsables d'une grande partie de la valeur de remplacement actuelle des biens de l'État. Grâce à ces protocoles d'entente, le ministère de l'Infrastructure peut intégrer les renseignements

se rapportant à une gamme diversifiée de biens — en particulier leur emplacement, leur âge et leur état et leur valeur de remplacement — dans l'inventaire des biens provinciaux. Ils permettent aussi au ministère de l'Infrastructure de continuer à travailler avec les ministères participants pour définir une approche uniforme afin d'analyser, interpréter et communiquer les renseignements sur la gestion des biens. Le tableau 1 recense les biens appartenant aux sept ministères et à l'organisme participants.

Tableau 1 : **Ministères et organisme participants par type de propriété de l'infrastructure**

Ministères et organisme participants	Propriété des biens
Ministère des Transports — chaussée et ouvrages	Propriété de la province
Metrolinx (organisme du ministère des Transports)	Consolidé — Organismes de la Couronne
Ministère de la Santé et des Soins de longue durée	Consolidé — Associations des hôpitaux
Ministère de l'Éducation	Consolidé — Conseils scolaires
Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle	Consolidé — Collèges Partenaire bénéficiaire de paiements de transfert — Universités
Ministère de l'Infrastructure	Propriété de la province
Ministère des Richesses naturelles et des Forêts	Propriété de la province
Ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport	Consolidé — Organismes de la Couronne

Afin d'appuyer l'élaboration et l'intégration de données sur les biens en faisant appel à la participation de partenaires du secteur public, le ministère de l'Infrastructure a réalisé des enquêtes auprès des ministères pour comprendre leurs données ainsi que leurs processus opérationnels. Pour favoriser encore l'échange de renseignements, le ministère de l'Infrastructure a organisé diverses discussions avec les ministères afin de mieux

comprendre les différentes méthodes de collecte de données, les systèmes d'inventaire, l'analytique et les processus d'élaboration de rapports de chaque ministère en vue d'appuyer la planification de la gestion des biens. Ces discussions avaient aussi pour but de faire participer les ministères à l'établissement d'approches uniformes pour la collecte de données et le signalement de renseignements sur les biens.



Les données de l'inventaire des biens provinciaux ont été transmises par les ministères et l'organisme participants en 2016. Toutefois, plusieurs secteurs ont recueilli ou évalué leurs données d'inventaire avant 2016 (p. ex., les données du secteur des transports ont été collectées en 2014). Les données représentent un aperçu ponctuel.

Les données fournies pour dresser l'inventaire des biens provinciaux se composaient principalement de catégories de biens qui englobaient le secteur des immeubles et des transports, et qui ont été recueillies au niveau de l'enregistrement (par exemple, un immeuble ou un équipement individuel)⁴. Après les avoir reçues, le ministère a procédé à un examen et à une analyse préliminaire des données, a réalisé des contrôles de la qualité, un mappage préliminaire, et a déterminé les limites de comparabilité entre les secteurs. Certaines des difficultés liées aux données identifiées dans ce processus sont expliquées dans la section 1.4.

Compte tenu de l'évolution de l'inventaire des biens provinciaux, le ministère de l'Infrastructure restera engagé auprès des ministères et des organismes partenaires pour améliorer les données de l'inventaire des biens en vue de garantir qu'elles sont les plus fiables et les plus instructives possibles. Le ministère continuera de veiller à ce que les renseignements sur les progrès d'autres ministères dans les données de l'inventaire des biens soient partagés et que les difficultés auxquelles ils font face soient régulièrement communiquées entre ministères et organismes. Le ministère de l'Infrastructure continuera également de s'occuper de définir des normes de données uniformes afin d'assurer une approche fiable en matière de renseignements sur les biens, d'établir des jalons et d'encourager une amélioration continue des niveaux de services dans tout l'Ontario. L'évolution de l'inventaire

des biens provinciaux reposera sur les principes selon lesquels les données devraient demeurer comparables, opportunes, fiables et pertinentes pour le processus décisionnel.

La prochaine partie traite en détail du contenu de l'inventaire des biens provinciaux; notamment la définition d'un bien dans le contexte de l'inventaire, les méthodes de calcul des indices des biens, et l'analyse des biens, y compris l'âge et l'état des biens. Cette analyse contribue à assurer une compréhension actuelle et juste des biens de l'infrastructure de l'Ontario tels qu'ils sont maintenant.

⁴ Le ministère de l'Infrastructure a également recensé d'autres ministères, et organismes correspondants, qui possèdent actuellement des immeubles entiers, et/ou ont des baux de longue durée, dans le but à terme d'intégrer leurs données dans l'inventaire des biens provinciaux.

SECTION 1.3 : INVENTAIRE DES BIENS PROVINCIAUX

1.3.1 Concepts clés de l'inventaire des biens provinciaux

La présente partie fournit un aperçu des concepts clés liés aux données de l'inventaire des biens provinciaux, plus précisément :

- les immobilisations corporelles;
- le niveau de détail de l'inventaire;
- les catégories d'état des biens (p. ex. immeubles, chaussées, ponts et ponceaux structurels);
- différentes mesures de la valeur des biens;
- la répartition géographique des biens.

Qu'appelle-t-on les immobilisations corporelles?

L'inventaire ne comprend que les immobilisations corporelles, comme les immeubles, les chaussées et les ponts. Ce sont des éléments qui répondent aux critères suivants :

- ils sont utilisés en permanence;
- ils ne peuvent être éliminés dans le cours normal des activités (p. ex. les autoroutes, qui ne sont pas vendues sur le marché libre);
- ils ont une durée de vie utile de plus d'un an;
- ils sont destinés à être utilisés dans la production de biens et de services;
- ils sont achetés selon le droit découlant de l'usage ou la propriété légale.

Les immobilisations corporelles ne comprennent pas les immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles ne sont pas de nature matérielle, elles englobent la propriété intellectuelle, les droits d'auteur et les marques de commerce.

Quels biens ne figurent pas dans l'inventaire des biens provinciaux?

La plupart des biens publics de l'Ontario appartiennent à d'autres ordres du gouvernement (p. ex. fédéral ou municipal) et, à ce titre, ne font pas partie de l'inventaire des biens provinciaux. Par exemple, l'inventaire des chaussées d'autoroutes de la province n'inclut pas toutes les routes de l'Ontario, ni même la majorité d'entre elles. Les municipalités possèdent la grande partie du réseau routier et la réparation et l'entretien des biens d'équipement leur incombent. Dans le même ordre d'idées, des secteurs entiers des infrastructures, comme les ports et les installations de traitement des eaux usées, appartiennent respectivement au gouvernement fédéral et aux administrations municipales.

Les actifs énergétiques constituent une composante essentielle de l'infrastructure de l'Ontario; il s'agit notamment des centrales nucléaires, des usines à gaz, des lignes de transport d'énergie et des infrastructures d'énergie verte. Les infrastructures énergétiques existent normalement en dehors du processus budgétaire et de planification ordinaire des immobilisations de la province, puisque les dépenses en immobilisation découlent généralement des tarifs imposés aux consommateurs plutôt que des recettes de l'État. En conséquence, elles ne sont pas comprises dans le cadre de la LISEP et ne figurent pas dans les profils sectoriels qui suivent.



Quel est le niveau de détail de l'inventaire des biens provinciaux?

En dressant l'inventaire des biens provinciaux, les ministères ont transmis au ministère de l'Infrastructure des données sur les biens soit au niveau de l'enregistrement (p. ex. les données de chaque école) soit au niveau agrégé (p. ex. tous les biens à l'échelle du conseil scolaire de district). Les données au niveau de l'enregistrement sont présentées pour le secteur des transports, de la santé, de l'éducation, du tourisme et de la culture, de la justice et du portefeuille immobilier général⁵, alors que les données au niveau agrégé sont présentées pour le secteur du transport en commun, de l'enseignement postsecondaire et des richesses naturelles et des forêts. Si l'on considère les catégories de biens, en raison d'un manque de données plus détaillées, les données au niveau de l'enregistrement sont présentées seulement pour les catégories des immeubles, des chaussées et des ouvrages tandis que celles au niveau agrégé peuvent comprendre d'autres catégories de biens.

Pour la planification de la gestion des biens, d'autres catégories de biens peuvent aussi se décomposer en éléments individuels. Par exemple, les établissements hospitaliers, les campus universitaires et les lieux historiques sont constitués de biens individuels, notamment des immeubles, des chaussées et des ponts. La valeur, l'âge et l'état de chacun de leurs éléments peut varier. Un suivi est ainsi effectué pour chaque élément, et non pour un groupe de biens. Le suivi des biens à ce niveau permet une analytique et des prévisions meilleures que s'ils étaient traités en tant que groupe.

Par exemple, une autoroute importante, comme l'autoroute 401, peut être présentée en tant que bien unique. Toutefois, à des fins de planification, d'entretien et de gestion des biens, elle est décomposée en nombreux éléments individuels

(c.-à-d. en tronçons d'autoroute). Il existe en général des bouts de chaussées entre des repères, comme des ponts ou des sorties d'autoroute.

Quels sont les différents indices de l'état utilisés pour les biens gouvernementaux?

L'utilisation d'indices qui résument l'état général d'un bien est une pratique courante de nombreuses administrations dans le monde. Pour une personne qui ne connaît pas les techniques d'évaluation de l'état des biens, les indices facilitent l'interprétation de nombreuses mesures détaillées qui seraient autrement difficiles à comprendre. Ils servent aussi d'unité de référence équivalente entre de multiples biens, et permettent des analyses comparatives entre les secteurs. Des indices de l'état différents conviennent à la fonctionnalité et aux éléments particuliers d'un bien.

Des indices de l'état des installations (IEI) sont couramment utilisés dans la gestion des immeubles pour évaluer l'état des réparations. Les coûts de réparation et de réfection d'un immeuble peuvent être estimés d'après les conclusions de son évaluation. Le coût de l'ensemble des besoins de réparation et de réfection d'un immeuble sur trois ans⁶ sont alors comparés à celui de la reconstruction complète de ce même immeuble. Les résultats de cette comparaison donnent à un immeuble son IEI.

⁵ Le secteur du portefeuille immobilier général comporte une grande partie des biens immobiliers du gouvernement de l'Ontario. Le portefeuille immobilier général sera examiné plus en détail dans la section 1.4 du présent chapitre.

⁶ En dehors des exceptions mentionnées, chaque ministère a fourni l'IEI sur trois ans selon les recommandations du CGBI, les besoins de réfection pour l'année courante et les deux années suivantes servant de numérateur et la valeur de remplacement actuelle de dénominateur.

L'IEI est mesuré sous forme de pourcentage allant de 0 à 100, un indice de 0 indiquant une installation nouvelle ou n'ayant pas besoin de réfection. Un immeuble ayant un IEI plus bas demande moins de travail de réparation et de réfection qu'un immeuble dont l'IEI est plus élevé. En investissant dans la réparation et la réfection (p. ex. réparer les toits, mettre à jour les unités des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, moderniser les systèmes électriques et les installations de plomberie), l'IEI d'un immeuble peut être abaissé et donc amélioré. Dans le cadre des profils sectoriels de l'Annexe technique, les IEI ont été classés par catégorie d'après le degré de réfection requis dans les trois années à venir de la façon suivante : « nul à faible », « faible à moyen » et « moyen à élevé ».

- Nul à faible = IEI de 0 à 10 %, l'installation fonctionne tel que prévu et peu ou pas d'entretien ne devrait survenir dans les trois prochaines années.
- Faible à moyen = IEI de 11 à 30 %, l'installation fonctionne comme prévue et un entretien sera nécessaire dans les trois prochaines années pour qu'elle demeure fonctionnelle.
- Moyen à élevé = IEI de 31 % ou plus, un entretien et des réparations d'éléments importants d'un immeuble seront requis au cours des trois années à venir.

Pour être clair, l'IEI n'est pas à proprement parler une mesure de l'état, car il est axé uniquement sur les besoins courants ou à court terme, et non sur la sécurité ou l'état général de l'installation. Par exemple, un immeuble dont les besoins à court terme entrent dans la catégorie « moyen à élevé » pourrait s'y trouver parce que des éléments importants (p. ex. l'installation de chauffage) doivent être remplacés dans les prochaines années.

Cependant, entre-temps, l'immeuble peut malgré tout satisfaire aux besoins des occupants et ne pas présenter de danger.

Il importe de souligner que chaque ministère a établi un IEI cible en harmonie avec les normes de rendement de son secteur d'activité. Par exemple, l'IEI cible pour les immeubles des secteurs du portefeuille immobilier général (justice comprise) est de 0 à 10 %. Les cibles de l'indice de l'état de la chaussée (IEC) du secteur des transports et de l'indice de l'état des ponts (IEP), qui sont décrits plus en détail ci-dessous, varient et dépendent de la catégorie de route (les cibles pour les autoroutes diffèrent de celles établies pour les routes locales).

Un IEI plus élevé est généralement synonyme de besoins de réfection plus grands. L'inverse est vrai pour les IEC et les IEP, puisqu'un indice plus élevé indique des besoins de réfection moindres. Alors que l'IEI compare les besoins de réfection sur trois ans au coût de la reconstruction de l'installation, les IEC et IEP sont calculés différemment, de la façon décrite ci-dessous. Cela rend la comparaison entre les biens verticaux (p. ex. les immeubles) et les biens linéaires (p. ex. les chaussées et les ponts) difficile.

La « chaussée » est définie comme étant l'intégration de toutes les couches structurelles (p. ex. de surface, de base et de fondation). L'IEC représente l'état intégral de toute la chaussée de 0 à 100, un indice de 100 indiquant une chaussée toute nouvelle. L'IEC et l'IEP sont tous deux des indices techniques; ils ne contiennent pas de renseignements financiers. Le classement dans la catégorie d'IEC « bon », « assez bon » et « mauvais » dépend de la catégorie fonctionnelle des routes (voir le tableau 2) :



Tableau 2 : **Catégories d'indice de l'état de la chaussée (IEC) par catégorie fonctionnelle**

	« Bon »	« Assez bon »	« Mauvais »
Autoroute	75 ou plus	65 à 74	64 ou moins
Artère	75 ou plus	55 à 74	54 ou moins
Route collectrice	70 ou plus	50 à 69	49 ou moins
Route locale	65 ou plus	45 à 64	44 ou moins

L'IEP est une valeur allant de 0 à 100, un indice de 100 indiquant qu'un bien est à l'état neuf. La valeur de remplacement actuelle d'un pont diminue à mesure que son âge augmente, ce qui signifie que l'IEP baisse avec le temps.

Catégories d'indice de l'état des ponts

- « Bon » = IEP de 71 ou plus
- « Assez bon » = IEP de 60 à 70
- « Mauvais » = IEP de 59 ou moins

Comme avec les immeubles, les IEC et les IEP des infrastructures de transport (comme les ponts, les ponceaux structurels et les autoroutes) n'expriment pas la sécurité de ces biens. Ils sont des mesures de l'état des infrastructures de transport. Ils constituent au fond une moyenne pondérée de divers éléments de la chaussée et des ouvrages (le tablier et les poutres d'un pont ont un facteur de pondération plus élevé qu'une bordure ou un trottoir, puisqu'ils représentent une part plus grande de la valeur du pont)⁷. Par conséquent, un vieux pont en « mauvais » état, pour lequel le besoin de réparation concerne des éléments dont le facteur de pondération de réparation est moindre, ne présente pas de risque

pour la santé ou la sécurité, mais il devra être réparé plus rapidement qu'un pont dont l'état est jugé en « bon » ou « assez bon » état.

Il convient de mentionner que les IEI, IEC et IEP sont un aperçu ponctuel, à la date de l'inspection. Les besoins de réfection ainsi que les IEI, IEC et IEP peuvent différer par rapport au moment de l'évaluation pour de nombreuses raisons, p. ex. si des investissements ont été réalisés depuis la dernière inspection pour répondre aux besoins de réfection.

⁷ Ministère des Transports, Division de la gestion des routes provinciales, 2012.

Quelle est la différence entre la valeur comptable et la valeur de remplacement?

Souvent, les biens gouvernementaux font état de la valeur comptable (tant brute que nette) d'un bien. La valeur brute comptable est le coût d'origine des immobilisations corporelles (non corrigé en fonction de l'inflation). Quant à elle, la valeur nette comptable est la valeur brute comptable moins le montant cumulé des amortissements⁸ et celui de toute dépréciation. Dans la planification de l'infrastructure, le ministère de l'Infrastructure évite généralement d'utiliser la valeur comptable pour décrire les biens. Par exemple, un bien peut avoir atteint le terme de sa durée de vie utile prévue et avoir été entièrement amorti, entraînant une valeur nette comptable du bien nulle. Il peut néanmoins continuer à être utilisé et assurer un haut niveau de service.

Dans le cadre de la planification de l'infrastructure, les valeurs de remplacement offrent une interprétation plus intuitive (une estimation du coût actuel du remplacement du bien ou la valeur de marché du bien dans son état actuel). Pour cette raison, l'inventaire des biens provinciaux porte sur la valeur brute de remplacement (appelée valeur de remplacement actuelle [VRA] ou valeur de remplacement dans la présente annexe technique). La valeur de remplacement ne tient pas compte des dépenses antérieures — elle essaie plutôt de mesurer le coût actuel d'une toute nouvelle construction de l'immeuble. La valeur nette de remplacement approche la valeur d'un bien en dollars courants (corrigée en fonction de l'inflation), en tenant compte de l'état de ce bien. Le ministère de l'Infrastructure élabore actuellement des estimations de la valeur nette de remplacement des biens.

Comment l'emplacement des biens est-il déterminé par région?

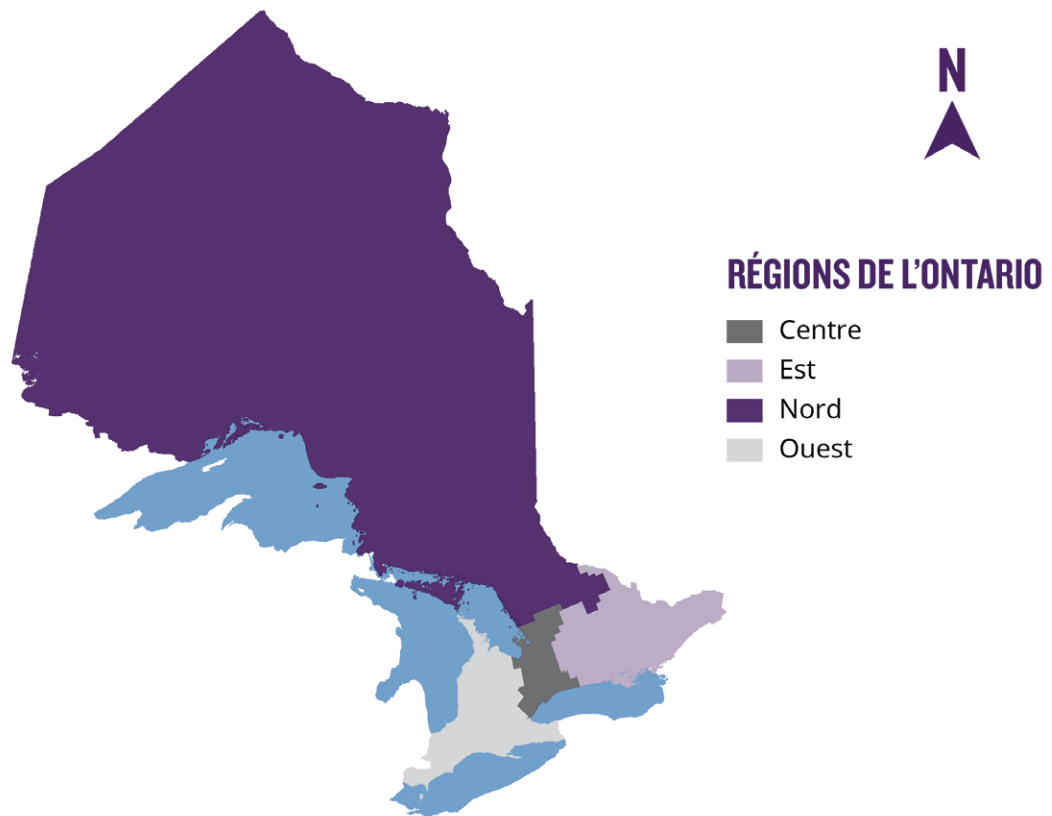
La plupart des données sur les infrastructures peuvent être représentées par un point sur une carte — une adresse pour des immeubles commerciaux, des écoles et des hôpitaux, ou encore un ensemble de coordonnées comme dans le cas des ponts et ponceaux structurels, parce qu'ils n'ont pas d'adresse.

La plupart des biens ont été classés par région pour permettre une analyse plus détaillée. Chaque ministère conserve différentes classifications régionales. Certains ministères n'utilisent que deux régions (Nord et Sud), d'autres en utilisent six ou plus. Certains divisent le Nord de l'Ontario en deux régions (le Nord-Ouest et le Nord-Est) tandis que d'autres non. L'inventaire des biens provinciaux utilise la classification générale en quatre régions de la fonction publique de l'Ontario, à savoir le Centre, l'Ouest, l'Est et le Nord de l'Ontario (voir la figure 3).

⁸ Les amortissements étalent les coûts liés aux investissements dans les biens immobilisés sur la durée de vie utile de ces biens afin de tenir compte de leur consommation au fil du temps.



Figure 3 : Classification régionale de l'Ontario



Source : Entrepôt d'information sur les terres de l'Ontario, 2016.

Quelle est la différence entre l'âge du bien et la durée de vie utile?

L'âge d'un bien est établi d'après le temps écoulé entre l'année de son achat ou sa construction et le moment où les données ont été recueillies. Pour comprendre l'âge et l'état du bien et prendre des décisions d'investissement éclairées, il importe de tenir compte de la durée de vie du bien. La durée de vie utile du bien (ou catégorie de bien) est déterminée en se fondant sur la durée de vie enregistrée par des biens similaires,

ainsi que d'autres facteurs, comme des dépenses en réparation et réfection susceptibles d'allonger la durée de vie utile d'un bien au-delà de l'évaluation de départ.

La durée de vie utile d'un bien est une estimation de l'une des deux données suivantes :

- la période au cours de laquelle le propriétaire s'attend à utiliser un bien immobilisé;
- le service total, exprimé en unité de production ou de service, qui devrait être obtenu du bien immobilisé (à savoir la durée de vie).

La durée de vie restante d'un bien est définie comme étant la période la plus courte entre le temps qu'il reste avant de devoir remplacer le bien en raison d'une détérioration de son état ou le moment auquel le bien doit être remplacé en raison d'un manque de rendement. La difficulté que pose la durée de vie restante axée sur le rendement est que tant qu'une étude détaillée n'a pas été réalisée, on ignore souvent si un bien sera remplacé ou amélioré pour éviter un manque de rendement.

Le CGBI fournit une orientation pour calculer les indicateurs de l'état fondé sur l'âge.

- L'indice de l'état selon l'âge mesure le temps écoulé de la durée de vie utile d'un bien, et est exprimé en un chiffre de 0 à 1, un indice de 0 représentant un bien nouveau et 1, un bien à la fin de sa durée de vie utile.
- L'indice de la durée de vie utile indique lorsque « la durée de vie utile d'éléments » utilisée dans un ministère s'écarte considérablement des normes de l'industrie. Une valeur entre 0,9 et 1,1 est acceptable.
- L'indice de fonctionnalité traduit l'incidence de l'état d'un bien sur son rendement, au lieu de tenir simplement compte du coût de la correction des défaillances. L'indice est fourni sur une échelle allant de 0 à 100 %, un indice élevé exprimant une priorité de financement plus grande, puisqu'il prend en compte l'état du bien, le caractère critique du rendement des services et le coût.

Des versions ultérieures de l'inventaire des biens provinciaux intégreront la durée de vie utile restante des biens selon les normes comptables provinciales, qui décrivent les catégories de durée de vie utile des immeubles et de la chaussée, ainsi que d'autres immobilisations corporelles (dont la technologie de l'information, les barrages et les machines).

SECTION 1.4 : PROFILS SECTORIELS

Cette partie présente les profils sectoriels des biens de l'infrastructure possédés ou consolidés par l'Ontario (sauf indication contraire) pour l'inventaire des biens provinciaux de 2016⁹. Les secteurs concernés sont les transports, le transport en commun, la santé, l'éducation, l'enseignement postsecondaire, le portefeuille immobilier général et la justice, les richesses naturelles et les forêts, et le tourisme et la culture. La figure 4 fournit un exemple de profil sectoriel et des lignes directrices permettant d'interpréter les données de l'inventaire des biens dans chaque profil sectoriel.

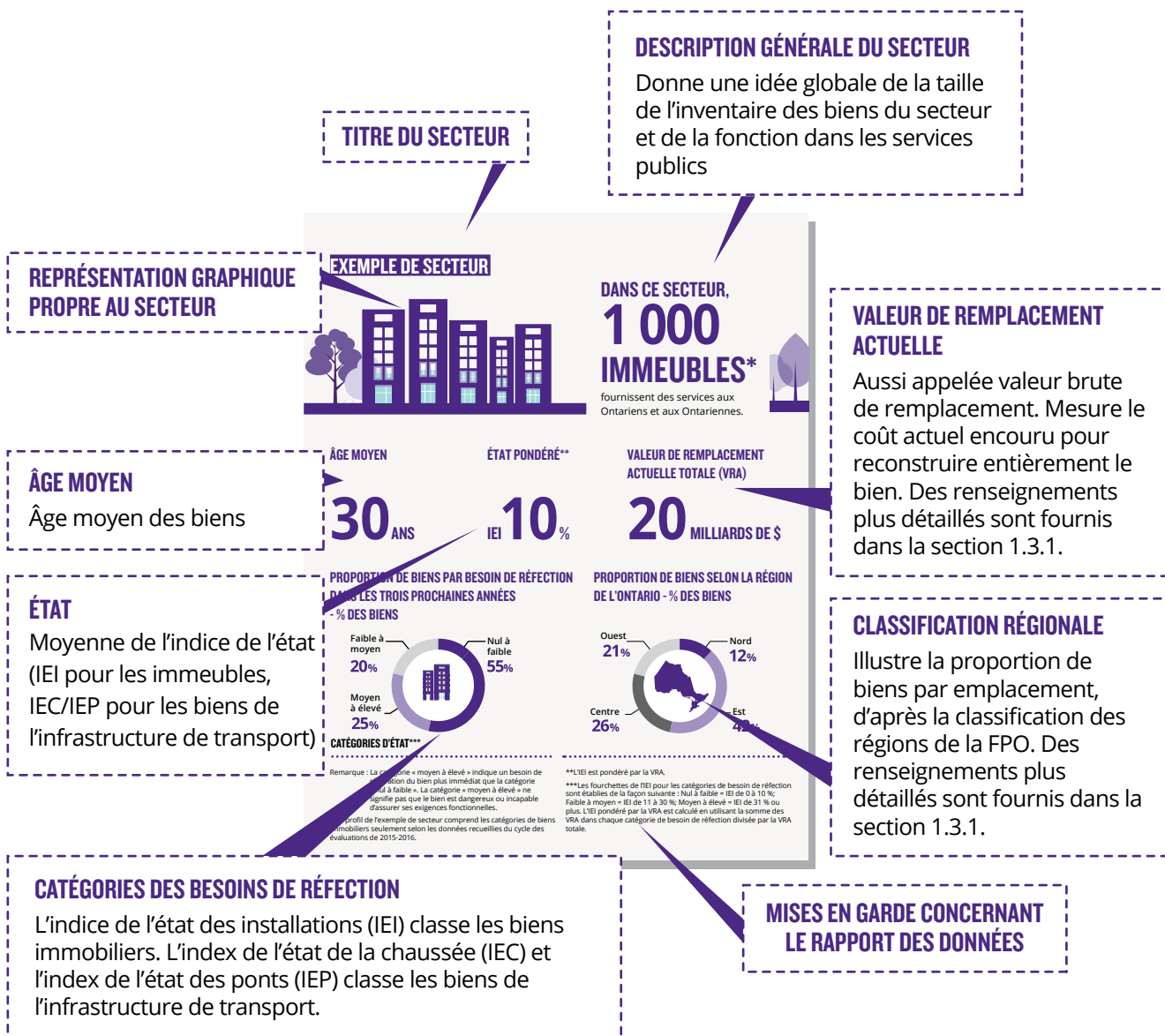
Pour chaque secteur, les profils décrivent :

- les biens de l'infrastructure;
- le nombre de biens;
- l'âge moyen;
- la valeur de remplacement actuelle estimée totale;
- l'état physique des biens, d'après les évaluations des indices de l'état;
- l'emplacement des biens.

⁹ Les données de l'inventaire des biens provinciaux ont été reçues en 2016 mais les données de plusieurs secteurs ont été recueillies ou mesurées avant 2016 (p. ex. les données du secteur des transports ont été collectées en 2014).



FIGURE 4 : GUIDE DE LECTURE DES PROFILS SECTORIELS



Comme il est mentionné précédemment, l'indice de l'état des installations (IEI) ne constitue pas une évaluation de la sécurité de l'immeuble mais plutôt une mesure de l'état et des besoins de réfection d'un immeuble, à la date de l'inspection. Un immeuble plus ancien peut nécessiter davantage de réparations (p. ex. travaux de peinture, changement de la

moquette), et avoir ainsi un IEI plus élevé, mais ce besoin de réparation peut ne pas être attribuable à un problème de santé ou de sécurité. D'un autre côté, un bâtiment nouveau peut requérir moins de réparations, mais pourrait, en réalité, être moins sécuritaire (p. ex. maladie due à la prolifération de moisissures en raison d'une fuite dans la toiture).

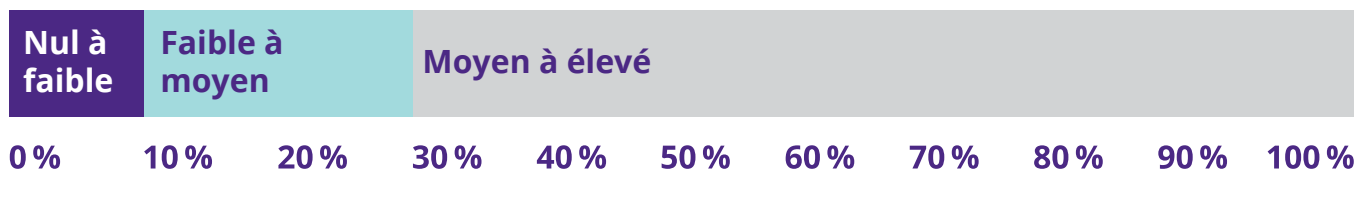
Dans ce cas, l'immeuble ayant l'IEI le plus élevé est en réalité « plus sûr » que celui ayant l'IEI le plus bas. Lorsque l'on établit l'ordre de priorité des besoins de réfection, la santé et la sécurité des occupants de l'immeuble sont considérées comme étant la priorité absolue, ce qui explique en partie pourquoi les gouvernements et les organismes peuvent ne pas forcément placer en tête des priorités des immeubles ayant les IEI les plus élevés.

Comme dans un logement, les éléments d'un immeuble – les murs, l'éclairage, les sols et les systèmes de chaudières – continuent de vieillir et de grands travaux de réparation ou de remplacement font partie du processus naturel de leur cycle de vie. Le propriétaire d'un logement peut planifier des réparations d'éléments du logement lorsque cela est possible, ou prévoir le remplacement d'un élément –

une chaudière par exemple – s'il n'est pas réparable. En examinant l'ensemble du parc de logements dans une région donnée, à un moment donné, on pourrait probablement trouver un pourcentage de logements entrant dans chacune des trois catégories du besoin de réfection énoncées dans le tableau 3 (nul à faible, faible à moyen et moyen à élevé) en raison du cycle naturel de la vie des logements et des principaux éléments qui les composent.

De la même manière, les IEC et IEP des infrastructures de transport (comme les ponts, les ponceaux structurels et les autoroutes) n'expriment pas la sécurité de ces biens. Un vieux pont en « mauvais » état, qui a besoin de réparations, ne pose pas forcément de problèmes de santé ou de sécurité, mais il devra être réparé plus tôt qu'un pont en « assez bon » ou en « bon » état.

Tableau 3 : Guide d'interprétation des catégories de besoin de réfection par IEI



Nul à faible : IEI de 0 et 10 %

La plupart des nouveaux logements entreraient dans cette catégorie, car ils nécessitent peu de grandes dépenses en réfection, voire aucune. Les logements plus anciens pour lesquels des cycles de rénovation importante viennent de s'achever entreraient également dans cette catégorie.

Faible à moyen : IEI de 11 à 30 %

Les logements pour lesquels des dépenses assez importantes de réfection doivent être engagées dans les années à venir, comme pour le remplacement de fenêtres, entreraient probablement dans cette catégorie.

Moyen à élevé : IEI de 31 % ou plus

Des logements plus anciens qui n'ont pas subi d'importants travaux de réfection au cours des dernières années, mais qui demeurent un lieu de vie sûr, pourraient entrer dans cette catégorie, peut-être parce qu'ils requièrent des dépenses importantes pour remplacer la toiture, les systèmes de chauffage et de refroidissement, etc. dans les prochaines années.



1.4.1 Secteur des transports : autoroutes, ponts et ponceaux structurels

Les actifs routiers appartenant à la province de l'Ontario ou gérés par elle comprennent les chaussées, les ponts et les ponceaux structurels (ponceaux ayant un diamètre supérieur à trois mètres). La valeur de remplacement de ces biens est la plus élevée de tous les secteurs, soit environ 82 milliards de dollars¹⁰. Les chaussées et les ponts représentent 88 % de la valeur de remplacement des biens du ministère des Transports¹¹. L'inventaire des biens provinciaux ne renferme pas toutes les catégories de biens (p. ex. des ouvrages routiers annexes comme des écrans parafouille qui isolent du son de la circulation les zones résidentielles). La valeur de remplacement actuelle des ponceaux structurels n'est pas non plus consignée dans l'inventaire des biens. Cependant, le ministère des Transports s'emploie actuellement à mettre au point une méthodologie pour corriger cette situation dans la prochaine version de l'inventaire des biens provinciaux.

Principaux points de l'inventaire des biens du ministère des Transports :

- plus de 16 900 kilomètres longitudinaux ou 40 100 kilomètres de voies d'autoroutes et de routes provinciales;
- environ 2 800 ponts;
- près de 2 000 ponceaux structurels.

Le ministère des Transports respecte un calendrier rigoureux d'inspections, et des dépenses considérables dans les infrastructures sont consacrées à l'entretien des autoroutes, des ponts et des ponceaux structurels.

Le revêtement des autoroutes de l'Ontario est régulièrement refait et entretenu. Pour l'application de l'Annexe technique, l'âge de la chaussée est calculé en nombre d'années après la dernière réfection de la surface principale. Selon des données de 2014, l'âge moyen de la chaussée est de 11 ans.

Le ministère des Transports a élaboré des mesures et des objectifs de rendement clés pour l'IEC. Pour la chaussée, la mesure est la proportion de réseau entrant dans la catégorie d'état « bon », avec un objectif de rendement de 67 %. Le ministère utilise ces mesures du rendement pour déterminer les autoroutes à rénover en priorité. La figure 5 montre que l'IEC moyen pondéré (par la longueur) du réseau de chaussée de l'Ontario est de 77 (pour un IEC maximal de 100), avec 70 % des tronçons de chaussée entrant dans la catégorie d'état « bon », taux dépassant ainsi son objectif de rendement.

Le ministère des Transports fournit des fonds pour les chaussées dans les régions du Sud (Centre, Est et Ouest) et certaines parties du Nord. Le ministère du Développement du Nord et des Mines assure le financement des régions restantes du Nord. La répartition régionale fait apparaître qu'environ la moitié (47 %) des tronçons de chaussée se situent dans les régions du Nord.

¹⁰ L'inventaire des biens provinciaux fait seulement état d'une VRA totale de 72,2 milliards de dollars. D'autres biens et terrains dont la VRA s'élève à 9,8 milliards de dollars ne sont pas compris dans l'inventaire.

¹¹ <https://www.ontario.ca/fr/page/onrenforce-mise-jour-2017-sur-linfrastructure>.

FIGURE 5 : SECTEUR DES TRANSPORTS – CHAUSSÉE

ENVIRON
40 000
KILOMÈTRES
DE CHAUSSÉE

constituent le réseau d'autoroutes provincial

ÂGE MOYEN (DEPUIS LA
 DERNIÈRE REMISE EN
 ÉTAT, MESURÉ EN 2014)

11 ANS

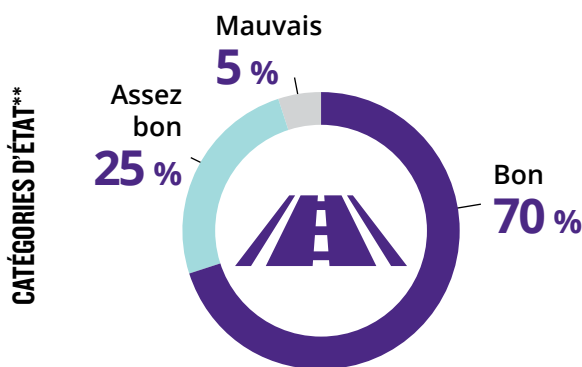
INDICE DE L'ÉTAT DE LA
 CHAUSSÉE (IEC)* MOYEN
 PONDÉRÉ

77

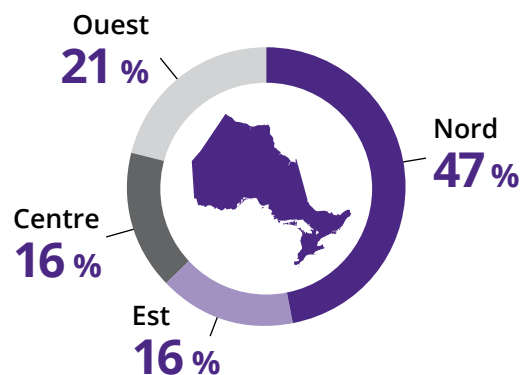
VALEUR DE REMPLACEMENT
 ACTUELLE (VRA) TOTALE

50,6 MILLIARDS
 DE \$

PROPORTION DE BIENS SELON L'ÉTAT
 - % DES BIENS



PROPORTION DE BIENS SELON LA RÉGION
 DE L'ONTARIO - % DES BIENS



Remarque 1 : Les données ont été saisies en 2014. La VRA totale est tirée des données de l'exercice 2017-2018.

Remarque 2 : La catégorie d'état « mauvais » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « bon » ou « assez bon ». L'état « mauvais » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

*L'IEC moyen est calculé d'après la moyenne pondérée par kilomètre de voies (kilomètres par tronçon de voies). L'IEC maximal est de 100.

**Les fourchettes de l'IEC pour les catégories d'état dépendent de la catégorie fonctionnelle de la chaussée (p. ex. autoroute : bon – IEC de 75 ou plus; artère : bon – IEC de 75 ou plus; route collectrice : bon – IEC de 70 ou plus; route locale : bon – IEC de 65 ou plus. Pour de plus amples renseignements, consulter la section 1.3.1).

La figure 6 montre la répartition de la chaussée du ressort de la province et l'état de la chaussée (selon un code couleur), en utilisant les catégories du

besoin de réfection de l'IEC (comme il est mentionné précédemment, par catégorie fonctionnelle).

Figure 6 : **État de la chaussée des routes provinciales**¹²



¹² Ministère des Transports de l'Ontario, 2014. Entrepôt d'information sur les terres de l'Ontario, 2017.

La figure 7 présente les données de l'inventaire des biens concernant les ponts et les ponceaux structurels. Puisque les ponts sont composés de multiples éléments, chaque élément est associé à une durée de vie différente. De surcroît, les ponts bâtis avant 1980 étaient conçus pour durer en moyenne 60 ans, alors que les ponts plus récents sont conçus pour avoir une durée de vie de 75 ans. Comme l'année de construction d'un certain nombre de ponts n'est pas connue, une analyse plus poussée est nécessaire pour déterminer l'âge moyen des ponts.

Pour l'IEP, la figure 7 indique le pourcentage de ponts entrant dans la catégorie d'état « bon ». L'objectif de rendement du ministère des Transports est que 85 % de ponts soit en « bon » état. Il ressort de la figure 7 qu'avec 83 % de ponts dans la catégorie d'état « bon », l'objectif de rendement est presque atteint. Le ministère des Transports établit actuellement des objectifs de rendement pour les ponceaux structurels.

La répartition régionale des ponts et ponceaux structurels appartenant à la province montre que les ponts se situent en majorité (58 %) dans les régions du Centre (32 %) et du Nord (26 %). À titre de comparaison, une majorité (67 %) de ponceaux structurels se trouvent dans les régions du Nord (34 %) et de l'Ouest (33 %).



FIGURE 7 : SECTEUR DES TRANSPORTS – OUVRAGES



L'ONTARIO COMPTE

2 818 PONTS
ET

1 973 PONCEAUX
STRUCTURELS

aux fins des services de transport



INDICE DE L'ÉTAT DES
PONTS (IEP) MOYEN*

Ponts

78

Ponceaux
structurels

74

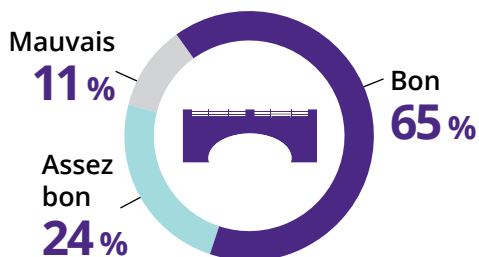
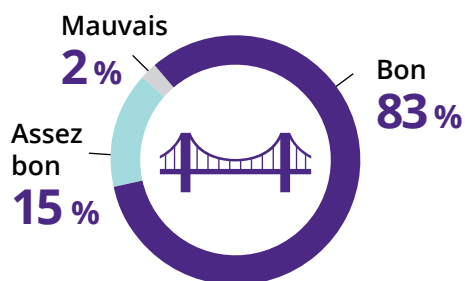
VALEUR DE REMPLACEMENT
ACTUELLE (VRA) TOTALE

21,6 MILLIARDS DE \$

EN COURS

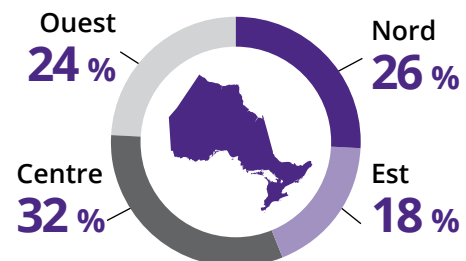
PROPORTION DE BIENS SELON L'ÉTAT
- % DES BIENS

CATÉGORIES D'ÉTAT**

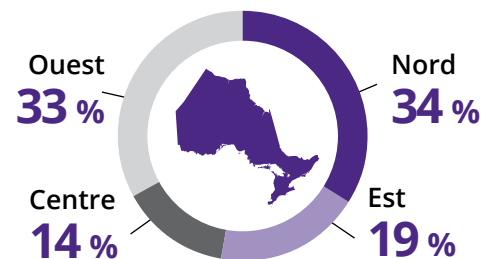


PROPORTION DE BIENS SELON LA
RÉGION DE L'ONTARIO - % DES BIENS

Ponts



Ponceaux
structurels



Remarque 1 : Les données ont été saisies en 2014. La VRA totale est tirée des données de l'exercice 2017-2018.

Remarque 2 : La catégorie d'état « mauvais » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « bon » ou « assez bon ». L'état « mauvais » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

*L'IEP maximal est de 100.

**Les fourchettes de l'IEP pour les catégories d'état sont établies de la façon suivante : Bon – IEP de 71 ou plus; Assez bon – IEP entre 60 et 70; Mauvais – IEP de 0 à 59.

1.4.2 Secteur du transport en commun

La gestion des actifs du transport en commun provinciaux relève de la responsabilité de Metrolinx, un organisme de transport en commun de la province sous la surveillance du ministère des Transports. Metrolinx gère et intègre les transports publics de la région du Grand Toronto et de Hamilton, en collaboration avec des organismes de transport en commun municipaux comme la Toronto Transit Commission et la York Region Transit¹³. En tant qu'exploitant de GO Transit et de l'Union Pearson Express, Metrolinx détient environ 15,1 milliards de dollars en biens publics (hors terrains).

La figure 8 montre que, sur la valeur de remplacement actuelle totale des biens de Metrolinx (15,1 milliards de dollars), les infrastructures de transport sont la catégorie de biens représentant la plus grande part de la valeur (68 %), soit une valeur de remplacement totale de 10,2 milliards de dollars. Cette catégorie de biens comprend les voitures de train de banlieue, les locomotives, les autobus, les couloirs ferroviaires, les sauts-de-mouton et les parcs de stationnement.

Metrolinx mène actuellement un programme quinquennal de transformation de la gestion des biens d'entreprise, qui a démarré en 2016. Le programme a pour objet de suivre l'état des biens et d'autres mesures du rendement, et de recueillir des données pour l'inventaire des biens qui seront intégrées aux versions ultérieures de l'inventaire des biens provinciaux.

¹³ Le ministère des Transports contribue aussi beaucoup aux réseaux de transport en commun municipaux en dehors de la région du Grand Toronto et de Hamilton; cependant, les actifs du transport en commun municipaux n'appartiennent pas à la province et ne figurent pas dans l'inventaire des biens.



FIGURE 8 : SECTEUR DU TRANSPORT EN COMMUN

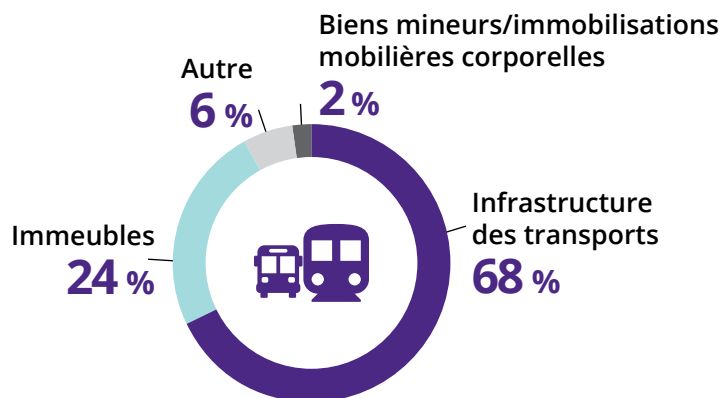
METROLINX

élabore actuellement un

SYSTÈME DE GESTION DES BIENS D'ENTREPRISE

afin de faire un suivi de l'âge, de l'état et de la valeur de ses actifs du transport en commun

PROPORTION DE LA VALEUR DE REPLACEMENT ACTUELLE SELON LA CATÉGORIE DE BIENS - % DE LA VALEUR



VALEUR DE REMPLACEMENT ACTUELLE TOTALE

15,1 MILLIARDS
DE \$

Remarque 1 : Les données sont tirées de l'exercice 2015-2016.

Remarque 2 : Le profil du secteur du transport en commun comprend les infrastructures des transports (p. ex. les voitures de train de banlieue, les locomotives, les autobus, les couloirs ferroviaires, les sauts-de-mouton et les parcs de stationnement); des immeubles (p. ex. les gares routières et ferroviaires,

les établissements d'entretien des trains et des autobus); d'autres actifs (p. ex. du matériel pour la TI, les titres de transport, les améliorations locatives) et des biens mineurs/immobilisations mobilières corporelles (p. ex. l'équipement lié à la TI, aux titres de transport, aux gares et au soutien). Ce profil ne comprend pas la propriété foncière.

1.4.3 Secteur de la santé : Biens hospitaliers

L'Ontario compte 140 hôpitaux publics, et 871 immeubles¹⁴ dans l'inventaire des biens provinciaux. Ces biens immobiliers appartiennent à des sociétés hospitalières locales qui assurent leur exploitation, et le ministère de la Santé et des Soins de longue durée accorde des paiements de transfert et des subventions pour soutenir les immobilisations hospitalières. Tandis que 51 % de ces immeubles sont strictement réservés à l'usage hospitalier, d'autres biens sont utilisés pour l'usage clinique, le réseau de services publics, l'entreposage, l'administration et à d'autres fins. Il est intéressant de noter que les bâtiments hospitaliers de l'Ontario représentent le deuxième investissement en importance du gouvernement dans l'infrastructure immobilière, avec une valeur de remplacement du bien d'environ 23,9 milliards de dollars¹⁵. Les bâtiments hospitaliers offrent aux Ontariens et aux Ontariennes un large éventail de services de soins de santé, qui englobent les soins aux malades hospitalisés, les consultations externes et les consultations en salle d'urgence.

La figure 9 indique que l'âge moyen d'un bien immobilier dans le secteur de la santé est de 47 ans, l'âge s'échelonnant de 2 à 180 ans.

L'état moyen (pondéré par la valeur de remplacement actuelle) des biens immobiliers du secteur de la santé est de 26 %. La majorité (58 %) de ces biens immobiliers se situent dans les catégories du besoin de réfection « nul à faible » (31 %) et « faible à moyen » (27 %). Toutes les catégories du besoin de réfection ont été pondérées par la valeur de remplacement actuelle.

La majorité des biens du secteur de la santé (60 %) se trouvent dans les régions de l'Ouest (32 %) et du Centre (28 %).

¹⁴ Un bien immobilier dans le secteur de la santé est défini comme étant « une structure autoportante, une portion de structure ou toute partie de la structure d'une installation qui se distingue de ses environs par la date de construction, le type de construction et/ou les systèmes qui la composent » [traduction]. Source : *Lignes directrices 2017-2018 du Fonds pour le réaménagement de l'infrastructure du système de santé* [en anglais seulement], ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario.

¹⁵ L'inventaire des biens du ministère de la Santé comprend uniquement les biens admissibles en vertu du PEEI (le programme d'évaluation de l'état des installations, qui fournit des données sur l'état de tous les biens de l'infrastructure du secteur hospitalier), ce qui ne comprend pas les hôpitaux suivant le modèle de conception-construction-financement-entretien.



FIGURE 9 : SECTEUR DE LA SANTÉ



LE PRÉSENT INVENTAIRE COMPREND

871 BIENS MOBILIERS*

qui fournissent des services de santé

ÂGE MOYEN

47 ANS

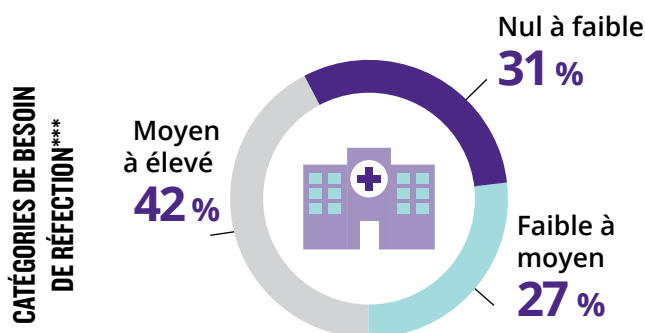
ÉTAT MOYEN PONDÉRÉ**

IEI DE **26 %**

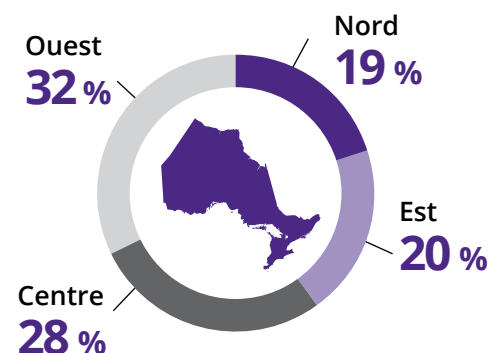
VALEUR DE REMPLACEMENT ACTUELLE TOTALE

23,9 MILLIARDS DE \$

PROPORTION DE BIENS SELON LE BESOIN DE RÉFECTION DANS LES TROIS PROCHAINES ANNÉES - % DES BIENS



PROPORTION DE BIENS SELON LA RÉGION DE L'ONTARIO - % DES BIENS



Remarque 1 : Les données ont été saisies en 2016.

Remarque 2 : La catégorie « moyen à élevé » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « nul à faible ». La catégorie « moyen à élevé » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

*Le profil du secteur de la santé comprend les biens immobiliers admissibles en vertu du PEEI et ne comprend pas les hôpitaux suivant le modèle de conception-construction-financement-entretien.

**L'IEI moyen est pondéré par la VRA; le bâtiment ayant la VRA la plus élevée sera pondéré plus « lourdement » dans le calcul de l'IEI.

***Les fourchettes de l'IEI pour les catégories de besoin de réfection sont établies de la façon suivante : Nul à faible = IEI de 0 à 10 %; Faible à moyen = IEI de 11 à 30 %; Moyen à élevé = IEI de 31 % ou plus. L'IEI pondéré par la VRA est calculé en utilisant la somme des VRA dans chaque catégorie de besoin de réfection divisée par la VRA totale.

1.4.4 Secteur de l'éducation primaire et secondaire : bâtiments scolaires

L'Ontario compte environ 4 500 bâtiments scolaires. Ces biens immobiliers sont la propriété de 72 conseils scolaires locaux et 4 responsables des conseils scolaires, qui assurent leur exploitation. Les écoles de l'Ontario représentent le plus gros investissement dans l'infrastructure immobilière, la valeur de remplacement des biens atteignant environ 53,6 milliards de dollars. L'infrastructure des bâtiments scolaires procure un milieu d'apprentissage sécuritaire, sans danger pour la santé et positif à environ 1,9 million d'élèves dans toute la province¹⁶. En outre, l'Ontario a entrepris en 2017 la construction de 45 000 nouvelles places accréditées en garderie, en se concentrant sur les écoles.

L'âge des bâtiments scolaires dans l'ensemble de la province s'échelonne de 1 à 157 ans, et s'établit en moyenne pondérée à 41 ans. L'âge moyen varie beaucoup d'une région à l'autre, d'un conseil scolaire à l'autre et dans les conseils scolaires.

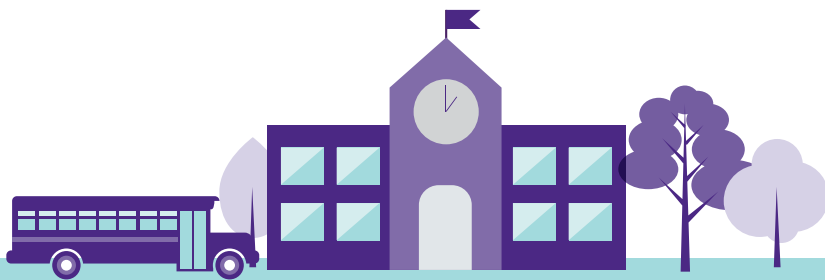
La figure 10 fait apparaître que l'IEI moyen sur trois ans (pondéré par la valeur de remplacement actuelle) pour le secteur de l'éducation est de 21 %, la majorité (73 %) des écoles entrant dans les catégories de besoin de réfection « nul à faible » (38 %) et « faible à moyen » (35 %).

La plupart (72 %) des écoles se situent dans les régions du Centre (44 %) et de l'Ouest (28 %). Ces chiffres reflètent la répartition de la population des élèves du primaire ou du secondaire en Ontario.

¹⁶ Site Web du ministère de l'Éducation : <http://www.edu.gov.on.ca/fre/index.html>.



FIGURE 10 : SECTEUR DE L'ÉDUCATION PRIMAIRE ET SECONDAIRE



ENVIRON
4 500
BÂTIMENTS*

compris dans le présent inventaire
fournissent des services d'enseignement

ÂGE MOYEN
PONDÉRÉ⁺

41 ANS

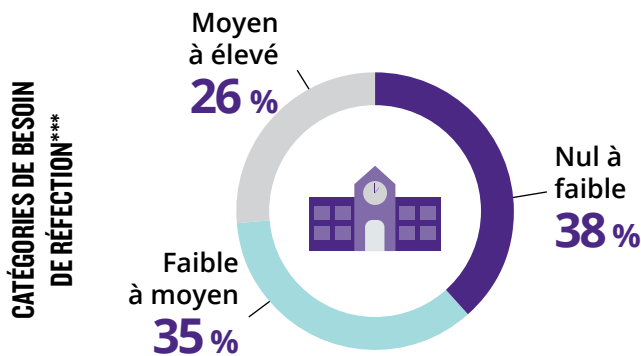
ÉTAT MOYEN
PONDÉRÉ**

IEI DE **21** %

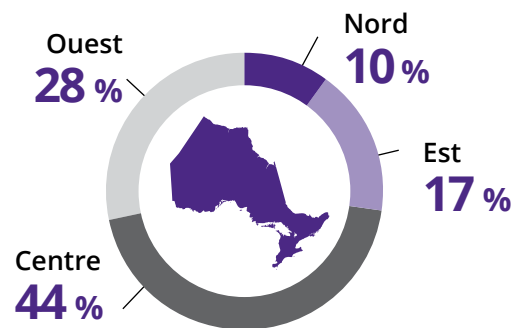
VALEUR DE REMPLACEMENT
ACTUELLE TOTALE

53,6 MILLIARDS
DE \$

PROPORTION DE BIENS SELON LE
BESOIN DE RÉFECTION DANS LES TROIS
PROCHAINES ANNÉES - % DES BIENS



PROPORTION DE BIENS SELON LA
RÉGION DE L'ONTARIO - % DES BIENS



Remarque : La catégorie « moyen à élevé » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « nul à faible ». La catégorie « moyen à élevé » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

⁺L'âge moyen est pondéré par la superficie en pieds carrés ou la taille du bâtiment.

^{*}Le profil du secteur comprend les catégories des biens immobiliers seulement d'après les données recueillies au cours du cycle d'évaluations 2011-2015.

^{**}L'état moyen (IEI) est pondéré en prenant la somme des besoins de réparation sur trois ans puis en la divisant par la somme de la VRA.

^{***}Les fourchettes de l'IEI pour les catégories de besoin de réfection sont établies de la façon suivante : Nul à faible = IEI de 0 à 10 %; Faible à moyen = IEI de 11 à 30 %; Moyen à élevé = IEI de 31 % ou plus. L'IEI pondéré par la VRA est calculé en utilisant la somme des VRA dans chaque catégorie de besoin de réfection divisée par la VRA totale.

1.4.5 Secteur de l'enseignement postsecondaire : collèges et universités

Les collèges et les universités constituent une composante importante de l'ensemble des biens corporels du secteur public élargi de la province. Il existe 45 établissements bénéficiant de fonds publics en Ontario, 24 collèges et 21 universités, où sont inscrits à temps plein à peu près 676 000 étudiantes et étudiants canadiens et étrangers¹⁷. Chaque collège et université est chargé de veiller à ce que ses installations soient maintenues en bon état. La province soutient les établissements en leur octroyant des fonds pour le financement d'immobilisation afin d'aider les campus des collèges et des universités de l'Ontario à offrir aux étudiantes et aux étudiants un milieu d'apprentissage moderne et sécuritaire.

Le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle s'occupe actuellement de transmettre au ministère de l'Infrastructure des données détaillées sur les biens des collèges et des universités de l'Ontario. En 2016, le ministère de l'Infrastructure a reçu un rapport de 2015 du Conseil des universités de l'Ontario, association mutuelle qui représente les universités de l'Ontario bénéficiaires de fonds publics. Le rapport précise l'âge moyen, l'état moyen et la valeur de remplacement totale des biens sur les campus de chaque université. En 2017, le ministère de l'Infrastructure a reçu des données similaires au niveau agrégé pour les collèges. En collaboration avec Collèges Ontario, association mutuelle qui représente les collèges de l'Ontario bénéficiaires de fonds publics, et soutenu par des fonds du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle, le secteur des collèges a effectué des évaluations de l'état de toutes ses installations en 2015. Les évaluations réalisées renseignent sur l'âge moyen, l'état moyen et la valeur

de remplacement totale des biens sur les campus de chaque collège.

Les données communiquées concernent 601 biens immobiliers pour les collèges et 1 116 pour les universités. Le montant total de la valeur de remplacement actuelle des bâtiments des collèges est estimé à 10 milliards de dollars, et à 24,3 milliards de dollars pour les bâtiments universitaires. Comme il est mentionné dans la section 1.2.4, à des fins comptables, les collèges de l'Ontario bénéficiant de fonds publics sont consolidés dans les Comptes publics de l'Ontario, car ils sont considérés comme des agents de la Couronne, et sont donc réputés sous l'autorité de la province. Les universités ne font pas officiellement partie du gouvernement provincial et ne sont pas consolidées dans les Comptes publics de l'Ontario, car elles reçoivent un financement public par le biais de paiements de transfert. Elles sont intégrées dans l'inventaire des biens provinciaux en vue de donner un aperçu complet du secteur de l'enseignement postsecondaire.

Concernant les bâtiments des campus des universités, seul l'âge moyen (c.-à-d. l'âge moyen d'un groupe de biens) a été indiqué en vue de l'inventaire des biens provinciaux. En conséquence, un âge pondéré (par la valeur de remplacement actuelle) a été calculé pour déterminer l'âge moyen des biens de ce secteur. La figure 11 présente l'âge moyen pondéré (par la valeur de remplacement actuelle) : il est de 31 ans pour les bâtiments des collèges et de 45 ans pour ceux des universités.

¹⁷ <https://www.ontario.ca/fr/donnees/effectifs-collegiaux>; <http://cou.on.ca/wp-content/uploads/2017/08/Table-1-Summary-of-Enrolments.pdf> [en anglais seulement].



L'état des bâtiments du secteur de l'enseignement postsecondaire est évalué à l'heure actuelle d'après des besoins de réfection sur quatre ou cinq ans, au lieu des trois ans utilisés par la plupart des autres secteurs. Autrement dit, le besoin financier en réfection des bâtiments dans l'enseignement postsecondaire par rapport à leur valeur de remplacement est projeté sur quatre ou cinq ans, au lieu de trois. Puisque la classification de l'IEI décrite dans la section 1.4 repose sur un besoin de réfection sur trois ans, elle ne peut être appliquée dans ce secteur.

Le secteur des universités applique les critères de notation du besoin de réfection sur quatre ans figurant ci-dessous pour classer l'état des biens immobiliers par catégorie :

- « Excellent » état = L'IEI est inférieur à 5 %
- « Assez bon » état = L'IEI se situe entre 5 et 10 %
- « Mauvais » état = L'IEI est supérieur à 10 %

L'état moyen des bâtiments universitaires est de 11 %, ce qui signifie en « mauvais » état, selon les critères du secteur.

Le secteur des collèges applique des critères de notation uniques, sur un horizon de cinq ans, de la façon suivante :

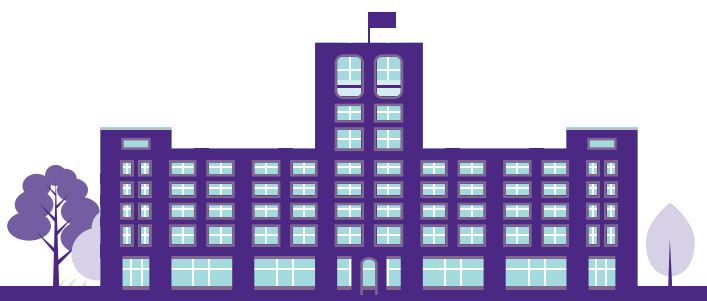
- « Excellent » état = L'IEI est inférieur à 5 %
- « Bon » état = L'IEI se situe entre 5 et 10 %
- « Assez bon » état = L'IEI se situe entre 10 et 30 %
- « Mauvais » état = L'IEI se situe entre 30 et 60 %

L'état moyen des bâtiments des collèges est de 14 %, ce qui signifie en « assez bon » état, selon les critères du secteur.

Le profil de la répartition régionale des universités est établi par mètre carré brut. D'après cette méthode, la région ayant la plus grande proportion de mètres carrés bruts de bâtiments est l'Ouest (41 %), qui héberge l'Université de Guelph (126 biens immobiliers), l'Université de Western Ontario (98 biens immobiliers) et l'Université de Waterloo (72 biens immobiliers). La région du Centre compte la deuxième plus grande proportion (34 %). La plus grande proportion de mètres carrés bruts de bâtiments des collèges se trouve dans la région du Centre (36 %) et comprend le Collège George Brown (64 biens immobiliers) et le Collège Humber (52 biens immobiliers), suivie de l'Ouest (28 %).



FIGURE 11 : SECTEUR DE L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE

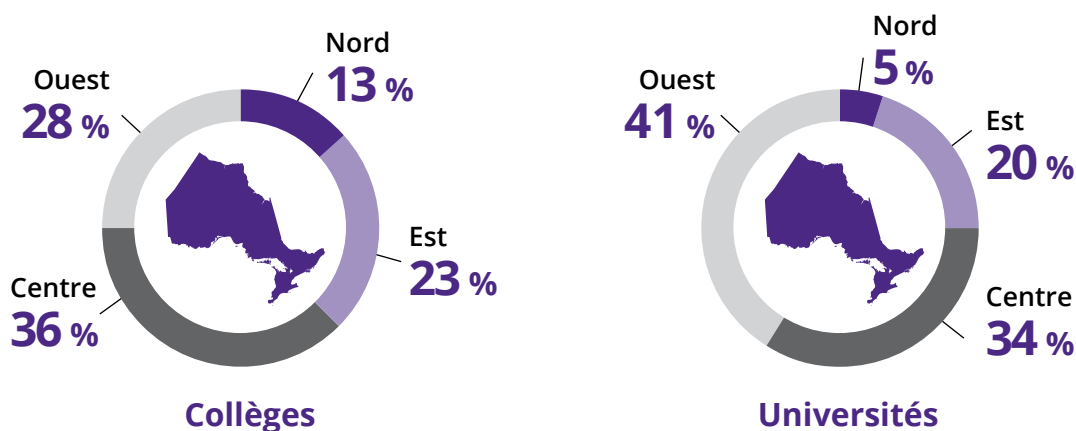


L'ONTARIO COMPTE
 21 UNIVERSITÉS QUI OCCUPENT
1 116 BÂTIMENTS*
 ET
 24 COLLÈGES QUI OCCUPENT
601 BÂTIMENTS*



	ÂGE MOYEN PONDÉRÉ ⁺	ÉTAT MOYEN PONDÉRÉ ^{**}	VALEUR DE REMPLACEMENT ACTUELLE TOTALE
Universités	45 ANS	IEI DE 11 %	24,3 MILLIARDS DE \$
Collèges	31 ANS	IEI DE 14 %	10 MILLIARDS DE \$

PROPORTION DE LA SURFACE BRUTE DES BIENS EN MÈTRES CARRÉS SELON LA RÉGION DE L'ONTARIO - % DES BIENS



Remarque : Les données ont été saisies en 2015 par les universités comme par les collèges.

*Le profil du secteur des universités et des collèges comprend les catégories de biens immobiliers seulement, et ne comprend pas les bâtiments résidentiels.

⁺L'âge moyen est pondéré par la VRA.

^{**}L'état moyen (IEI) est calculé en prenant la somme des besoins de réfection prévus puis en la divisant par la somme de la VRA. Les données sur l'état des universités et des collèges ci-dessus sont déclarées d'après les besoins de réfection sur quatre et cinq ans respectivement, ce qui diffère de la plupart des secteurs où les besoins de réfection utilisés pour calculer l'IEI reposent sur une période de trois ans.

1.4.6 Secteurs de l'administration publique et de la justice : bâtiments gouvernementaux, centres de détention, palais de justice et biens des détachements

Infrastructure Ontario est un organisme de la Couronne qui est responsable de l'intendance du portefeuille immobilier général. Le portefeuille immobilier général comprend essentiellement 987 bâtiments stratégiques qui représentent une superficie totale de 23 millions de pieds carrés. Ceux-ci sont destinés à une utilisation à long terme afin de répondre aux contraintes actuelles ou futures des programmes ministériels. Ces bâtiments stratégiques comprennent les palais de justice, les centres de détention, les détachements (qui font tous partie du secteur de la justice), les laboratoires et les bureaux du gouvernement.

Les IEI calculés pour les bâtiments qui répondent aux critères ci-dessus ne sont pas comparables à ceux fournis pour d'autres secteurs. En effet, pour les autres secteurs (comme celui de la santé), les IEI reflètent à la fois l'immeuble de base et les composantes intérieures, tandis que pour le portefeuille immobilier général, seuls les immeubles de base sont inclus (et non les structures intérieures).

Le terme « immeuble de base » désigne la structure enveloppante, les systèmes mécaniques ou d'alimentation du bâtiment principal et les parties communes finies d'un bâtiment (privé ou public) et exclut les améliorations locatives, l'ameublement, les agencements et l'équipement du locataire. Autrement dit, l'immeuble de base comprend normalement sa structure, son enveloppe du bâtiment (toit, fenêtres et murs extérieurs) en totalité ou en partie, les zones de circulation

publique et d'évacuation en cas d'incendie (halls, couloirs, ascenseurs et escaliers publics) et les systèmes mécaniques et d'alimentation primaires (électricité, chauffage et climatisation, alimentation en eau, drainage, gaz, etc.), jusqu'à l'endroit où ils joutent les espaces individuels des occupants.

Les bâtiments du portefeuille immobilier général qui satisfont aux critères d'inspection détaillée du bâtiment représentent une valeur de remplacement totale estimée à environ 7,4 milliards de dollars. L'âge de ces bâtiments varie de 2 à 182 ans, mais il est de 49 ans en moyenne. L'IEI moyen (pondéré par la valeur de remplacement actuelle) de ces bâtiments est de 15 %.

Parmi les bâtiments du portefeuille immobilier général qui répondent aux critères d'inspection détaillée, 13 % sont des édifices à bureaux gouvernementaux pour les fonctionnaires de l'Ontario, 24 % sont des immeubles qui desservent le secteur de la justice (p. ex. les centres de détention, palais de justice et bâtiments de la police provinciale), et 63 % sont des bâtiments où d'autres services sont rendus (p. ex. les laboratoires). La figure 12 présente les bâtiments du portefeuille immobilier général en distinguant les bureaux, les biens du secteur de la justice et les autres biens.

Les immeubles de bureaux du gouvernement représentent une valeur de remplacement actuelle totale de 2,6 milliards de dollars, les biens du secteur de la justice représentant 2,4 milliards de dollars et les autres biens immobiliers, 2,5 milliards de dollars. Les bureaux et les autres bâtiments ont 50 ans en moyenne, tandis que les biens immobiliers du secteur de la justice ont une moyenne de 47 ans.



La majorité (61 %) des biens du secteur de la justice et la majorité des autres biens (53 %) sont dans la catégorie du besoin de refecton « nul à faible », et près de la moitié (46 %) des immeubles de bureaux du gouvernement sont dans la même catégorie. Toutes les catégories de réfection ont été pondérées par la valeur de remplacement actuelle.

La majorité (68 %) des immeubles de bureaux se trouvent dans les régions du Nord (45 %) et du centre (23 %). La majorité (61 %) des actifs du secteur de la justice se trouvent dans les régions du Nord (35 %) et de l'Est (26 %). La majorité (62 %) des autres biens immobiliers se trouvent dans les régions du Nord (36 %) et du centre (26 %).

Il convient de noter que même si la plupart des immeubles de bureaux appartiennent aux catégories « aucun à faible » ou « faible à modéré », certains grands immeubles de bureaux individuels sont classés dans la catégorie « modéré à élevé ». À titre d'exemple, la majorité des immeubles de l'édifice Macdonald, qui ont collectivement une valeur de remplacement actuelle de près de 700 millions de dollars, ont des besoins de réfection modérés à élevés, et dans trois cas, les IEI sont particulièrement élevés (85 % ou plus).

En plus des 987 bâtiments stratégiques, le portefeuille immobilier général comprend 652 immeubles non essentiels pour lesquels Infrastructure Ontario est responsable du réinvestissement des immeubles de base. Ces immeubles non essentiels ne nécessitent aucune inspection détaillée pour déterminer les données de l'IEI car leurs besoins se limitent aux réparations nécessaires jusqu'à ce qu'ils soient cédés ou démolis.

Le portefeuille immobilier général comprend également 28 immeubles visés par la diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) et 2 688 bâtiments ou ouvrages,

principalement dans les parcs provinciaux et les parcs historiques, pour la planification du réinvestissement et les coûts desquels les ministères sont responsables. De plus, 632 autres immeubles sont loués au secteur privé et gérés par des propriétaires.



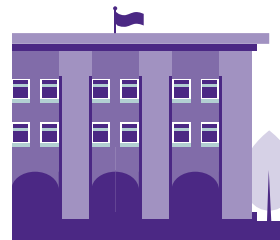
FIGURE 12 : SECTEURS DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE ET DE LA JUSTICE



LE PRÉSENT INVENTAIRE
COMPREND

987
BÂTIMENTS*

qui sont classés comme des bureaux
du gouvernement, des biens du secteur
de la justice ou d'autres biens



	ÂGE MOYEN PONDÉRÉ	ÉTAT MOYEN PONDÉRÉ**	VALEUR DE REMPLACEMENT ACTUELLE TOTALE
Bureaux	50 ANS	IEI DE 20 %	2,6 MILLIARDS DE \$
Justice	47 ANS	IEI DE 11 %	2,4 MILLIARDS DE \$
Autres	50 ANS	IEI DE 13 %	2,5 MILLIARDS DE \$

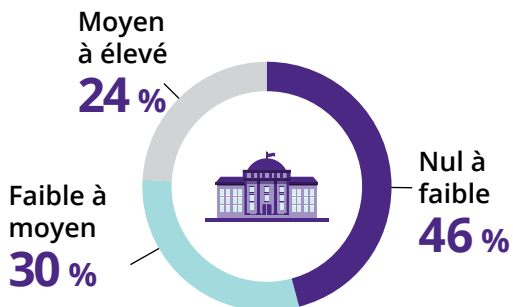
Remarque 1 : Les données ont été saisies en 2016.

Remarque 2 : La catégorie « moyen à élevé » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « nul à faible ». La catégorie « moyen à élevé » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

*Le profil du portefeuille immobilier général ne comprend que les classes de biens immobiliers de base et de transition qui appartiennent au ministère de l'Infrastructure, si Infrastructure Ontario exerce une responsabilité complète ou partielle pour la réparation des immobilisations.

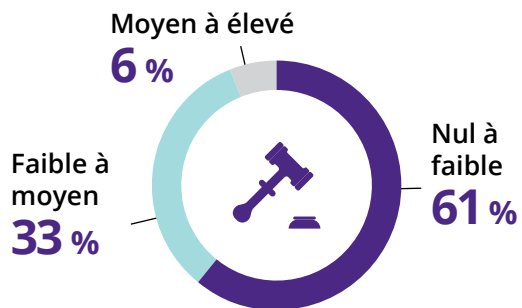
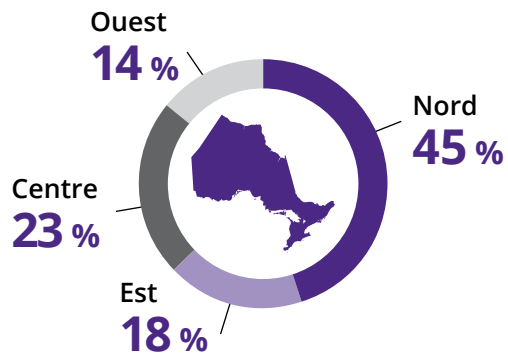
**L'état moyen (IEI) est pondéré en prenant la somme des besoins de réparation sur trois ans puis en la divisant par la somme de la VRA. L'IEI n'est calculé que pour l'immeuble de base (voir la définition à la section 1.4.6).

PROPORTION DE BIENS SELON LE BESOIN DE RÉFÉCTION DANS LES TROIS PROCHAINES ANNÉES - % DES BIENS***

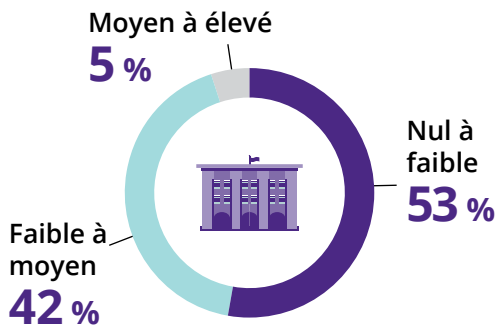
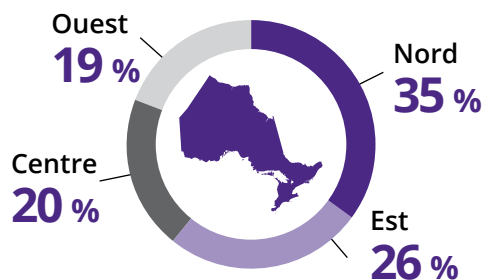


Bureaux

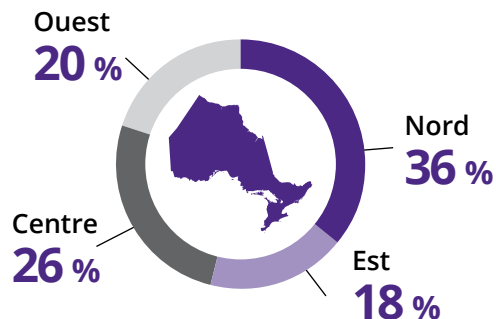
PROPORTION DE BIENS SELON LA RÉGION DE L'ONTARIO - % DES BIENS



Justice



Autres



*** Les fourchettes de l'IEI pour les catégories de besoin de réfection sont établies de la façon suivante : Nul à faible = IEI de 0 à 10 %; Faible à moyen = IEI de 11 à 30 %; Moyen à élevé = IEI de 31 % ou plus.

1.4.7 Secteur des richesses naturelles et des forêts

Le ministère des Richesses naturelles et des Forêts a fourni des renseignements sur les biens concernant Parcs Ontario, notamment sur les immeubles, ouvrages de génie civil et infrastructures de transport¹⁸. De plus, le ministère possède plusieurs immeubles pour les opérations centrales et les bureaux régionaux dans l'ensemble de la province. Les données sur bon nombre de ses biens étant limitées, seuls les biens de la catégorie des biens immobiliers sont compris dans le profil de ce secteur. La valeur de remplacement totale de l'ensemble des bâtiments s'élève à environ 1,7 milliard de dollars.

Certains des biens déclarés par secteur de programme ou portefeuille d'activité spécifique du ministère des Richesses naturelles et des Forêts font partie du portefeuille immobilier général du gouvernement. Il se pourrait donc que des biens figurent à la fois dans le profil de ce secteur et dans celui du portefeuille immobilier général. À l'heure actuelle, il n'existe aucune donnée disponible au niveau de l'enregistrement pour ce secteur et il est impossible de déterminer quels biens se recoupent dans chacun des secteurs.

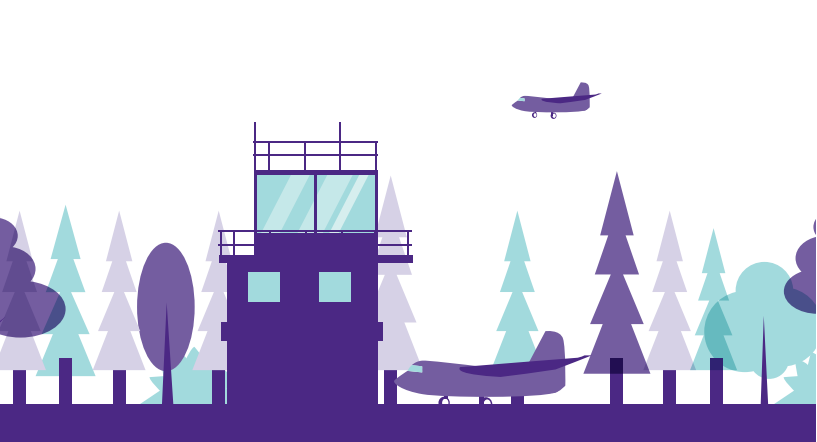
Le ministère des Richesses naturelles et des Forêts a créé un programme pluriannuel (de 2016 à 2020) de planification de la gestion responsable des biens (PGRB). Le programme de PGRB comprendra un système de gestion des biens qui facilitera la planification de l'infrastructure à long terme et l'établissement de rapports. À court terme, le ministère des Richesses naturelles et des Forêts met à l'essai un produit logiciel commercial avec Infrastructure Ontario, qui pourrait être adapté à un usage élargi dans tout le portefeuille diversifié de biens du ministère.

Seules les données de l'âge moyen (c.-à-d. l'âge moyen d'un groupe de biens) des biens du ministère ont été communiquées pour l'inventaire des biens provinciaux. À ce titre, l'âge moyen pondéré par la valeur de remplacement actuelle a été calculé afin de déterminer l'âge moyen des biens de ce secteur. La figure 13 montre que l'âge moyen pondéré des biens de ce secteur est de 26 ans.

Seules les données sur l'état (déclarées en tant que données sur les besoins de réfection classés par catégorie dans le profil sectoriel) pour les catégories de biens ont été fournies par le ministère des Richesses naturelles et des Forêts – au lieu d'un IEI pour chaque bien. L'état moyen des biens dans leur ensemble ne peut être calculé. Pour ce qui est des catégories de besoin de réfection, 41 % des immeubles entrent dans la catégorie « moyen à élevé ». Toutes les catégories de besoin de réfection et l'âge moyen des biens ont été pondéré par la valeur de remplacement actuelle.

¹⁸ Infrastructure Ontario est responsable des éléments d'immeubles de base de certains de ces biens, et à ce titre, des chevauchements pourraient exister avec les chiffres fournis dans le secteur du portefeuille immobilier général.

FIGURE 13 : SECTEUR DES RICHESSES NATURELLES ET DES FORÊTS



L'ONTARIO COMPTE

7 185

BIENS IMMOBILIERS*

qui fournissent des services tels que des services aériens, d'intervention d'urgence et de gestion des feux de forêts



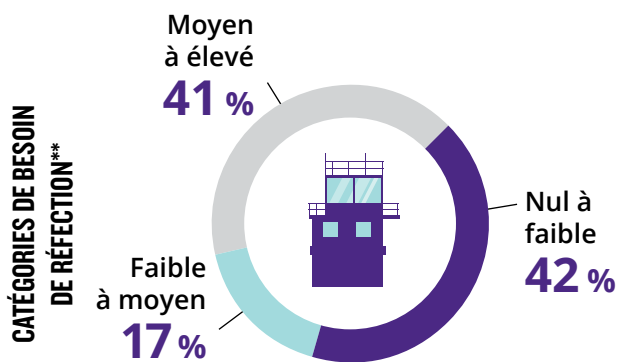
ÂGE MOYEN
PONDÉRÉ⁺

26 ANS

VALEUR DE REMPLACEMENT
ACTUELLE TOTALE

1,7 MILLIARD DE \$

PROPORTION DE BIENS SELON LA CATÉGORIE
DE BESOIN DE RÉFECTION - % DES BIENS



Immeubles possédés ou loués à bail

Remarque 1 : Les données ont été saisies en 2015.

Remarque 2 : La catégorie « moyen à élevé » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « nul à faible ». La catégorie « moyen à élevé » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

⁺L'âge est pondéré par la VRA.

^{*}Comprend seulement les biens immobiliers (possédés ou loués à bail). Ne comprend pas les ouvrages de génie civil et les infrastructures de transport en raison de données manquantes.

^{**}Les fourchettes de l'IEI pour les catégories de besoin de réfection sont établies de la façon suivante : Nul à faible = IEI de 0 à 10 %; Faible à moyen = IEI de 11 à 30 %; Moyen à élevé = IEI de 31 % ou plus.

1.4.8 Secteur du tourisme et de la culture : biens des organismes et des attraits

Le secteur du tourisme et de la culture représente un portefeuille diversifié de biens, composé de sites du patrimoine, de musées, de galeries d'art, de centres des sciences, de centres des congrès et de parcs historiques. Afin d'entretenir ces infrastructures, le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport collabore avec 13 organismes et attraits touristiques et culturels. La plupart des organismes et des attraits du ministère comptent principalement sur le financement que celui-ci octroie pour répondre à leurs besoins en infrastructure, mais certains peuvent aussi se procurer des fonds d'autres sources, notamment par la production de recettes, par des campagnes de mobilisation de fonds et une aide d'autres ordres du gouvernement. L'inventaire des biens provinciaux renferme 794 biens immobiliers dans ce secteur, soit une valeur de remplacement actuelle totale estimée à 1,6 milliard de dollars.

L'âge de ces biens immobiliers s'échelonne de 0 à 232 ans, avec une moyenne de 55 ans (plusieurs sites historiques sont inclus dans les données de l'inventaire du secteur).

L'IEI moyen (pondéré par la valeur de remplacement actuelle) de ces biens est de 42 %. Seulement 19 % des biens figurent dans la catégorie de besoin de réfection « nul à faible ». La figure 14 indique que la majorité des biens immobiliers (75 %) entrent dans la catégorie de besoin de réfection « moyen à élevé ». Toutes les catégories de besoin de réfection ont été pondérées par la valeur de remplacement actuelle.

La plupart des biens du ministère (68 %) se situent dans les régions de l'Est (42 %) et du Centre (26 %). Cette répartition reflète le grand nombre de bâtiments dans l'Est rattachés à la Fiducie du patrimoine ontarien (22 biens immobiliers) et aux parcs du Saint-Laurent (309 biens immobiliers).



FIGURE 14 : SECTEUR DU TOURISME ET DE LA CULTURE



L'ONTARIO COMPTE

794
BÂTIMENTS*

qui fournissent des services
culturels et touristiques



ÂGE MOYEN

55 ANS

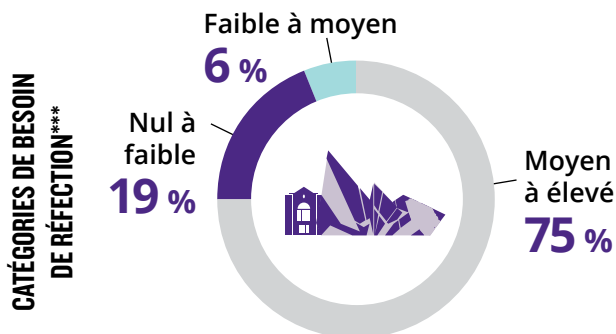
ÉTAT MOYEN
PONDÉRÉ**

IEI DE **42** %

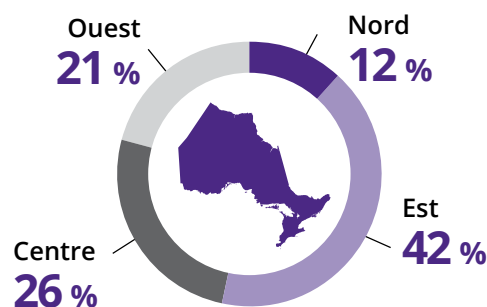
VALEUR DE REMPLACEMENT
ACTUELLE TOTALE

1,6 MILLIARD
DE \$

PROPORTION DE BIENS SELON LE BESOIN
DE RÉFECTION DANS LES TROIS
PROCHAINES ANNÉES - % DES BIENS



PROPORTION DE BIENS SELON LA
RÉGION DE L'ONTARIO - % DES BIENS



Remarque 1 : Les données ont été saisies en 2016.

Remarque 2 : La catégorie « moyen à élevé » indique un besoin de réparation du bien plus immédiat que la catégorie « nul à faible ». La catégorie « moyen à élevé » ne signifie pas que le bien est dangereux ou incapable d'assurer ses exigences fonctionnelles.

*Le profil du secteur du tourisme et de la culture comprend les catégories des biens immobiliers seulement, dont 16 % des bâtiments ont plus de 100 ans et 44 % sont utilisés à des fins particulières (p. ex., musées, bibliothèques).

**L'IEI moyen est pondéré par la VRA, le bâtiment ayant la VRA la plus élevée sera pondéré plus « lourdement » dans le calcul de l'IEI.

***Les fourchettes de l'IEI pour les catégories de besoin de réfection sont établies de la façon suivante : Nul à faible = IEI de 0 à 10 %; Faible à moyen = IEI de 11 à 30 %; Moyen à élevé = IEI de 31 % ou plus.

SECTION 1.5 : PRATIQUES À L'ÉCHELLE DU GOUVERNEMENT

La présente partie décrit les pratiques de gestion des biens utilisées à l'échelle du gouvernement, se rapportant et s'ajoutant à celles employées pour élaborer et tenir à jour un inventaire de biens.

1.5.1 Ministère des Transports

Autoroutes, ponts et ponceaux structurels

Le ministère des Transports a appliqué des pratiques de gestion des biens par la mise en œuvre de bases de données clés pour l'inventaire des biens, d'évaluations de l'état des biens et des besoins, de mesures du rendement et par l'établissement de priorités. Pour ses principaux biens, les chaussées et les ponts, le ministère a également normalisé les méthodes employées pour inventorier les biens, conformément aux normes du secteur. Comme on l'a mentionné dans la partie précédente, le ministère des Transports utilise deux indicateurs de rendement importants pour évaluer l'état d'un bien : l'indice de l'état de la chaussée (IEC) et l'indice de l'état des ponts (IEP). Le processus d'inventaire des biens du ministère des Transports comprend des mises à jour annuelles des données et des processus de contrôle de la qualité qui garantissent des données de qualité, recueillies au moment opportun, afin de favoriser des prises de décisions efficaces.

Le système de gestion des biens (SGB) du ministère des Transports sert d'outil de planification pour aider le personnel à prendre des décisions concernant l'établissement de l'ordre de priorités des projets, la réparation de biens d'équipement, les investissements et la répartition des fonds. L'analyse de l'établissement des priorités et de l'optimisation est également étayée par le personnel régional du ministère des Transports, qui examine les résultats

du SGB et procède à des ajustements d'après des considérations techniques, de calendrier et de regroupement.

Le SGB du ministère des Transports respecte la plupart des principes énoncés dans l'approche du CGBI. Il s'agit d'un outil de planification qui aide le ministère à prendre des décisions concernant la réparation et la remise en état des biens. Depuis 2013, le ministère a réalisé une évaluation automatisée de l'état des autoroutes au moyen de fourgonnettes spécialement équipées. Avant 2013, les évaluations étaient menées par voie de vérification ponctuelle humaine; cependant, l'automatisation du système permet d'évaluer chaque année l'intégralité du réseau de chaussée du ministère des Transports. Ces données complètes sur les chaussées sont désormais recueillies chaque année et mise à jour dans le SGB. Conformément à la Directive sur les données ouvertes de l'Ontario, le ministère des Transports a également publié de l'information sur l'état des ponts¹⁹ et des chaussées²⁰ (c. à d. l'IEP et l'IEC) sur le site Web Données ouvertes.

Chaque printemps, les groupes professionnels du ministère des Transports (p. ex. les ingénieurs, les architectes et les spécialistes en ponts) examinent les listes régionales des programmes prioritaires dans

¹⁹ <https://www.ontario.ca/fr/donnees/renseignements-sur-letat-des-ponts>.

²⁰ <https://www.ontario.ca/fr/donnees/etat-de-la-chaussee-des-routes-provinciales>.

le réseau du ministère, en tenant compte de critères comme des consultations ou la capacité d'expert, les ressources du ministère, l'état de préparation à une analyse environnementale et les possibilités de regroupement de programmes ou de projets, pour produire une liste définitive des priorités pour le processus budgétaire annuel. Des projets comme l'élargissement des autoroutes sont désignés par les bureaux régionaux. Les priorités sont établies conformément au cadre pour la priorisation des projets d'expansion du ministère des Transports. Il prend en compte un éventail de critères, notamment le temps de déplacement, la sécurité, les avantages économiques et les contraintes budgétaires.

Transport en commun

Afin d'améliorer la gestion des actifs du transport en commun, Metrolinx s'occupe d'élaborer le programme de gestion des biens d'entreprise pendant les trois prochaines années. Ce programme vise à mettre en œuvre des changements dans trois domaines clés :

- Les processus et les pratiques opérationnels — Metrolinx souhaite normaliser et reconfigurer ses pratiques opérationnelles afin de mieux gérer ses biens au fil des divers stades de leur cycle de vie (p. ex. phases de planification ou de désaffectation).
- La mise en œuvre de modèle d'exploitation cible et la gestion du changement de la personne — Metrolinx procède actuellement à une réorganisation des services qui est nécessaire pour soutenir le nouveau modèle dans le cadre duquel le programme de gestion des biens d'entreprise fonctionnera. Par exemple, il lui faudra mettre sur pied un bureau de

gestion des biens, qui sera chargé d'établir des contrôles normalisés et de les exécuter, ainsi que d'améliorer les pratiques organisationnelles.

- L'habilitation technologique — Metrolinx souhaite mettre en œuvre une technologie qui permette le déroulement des processus dans le cadre du programme de gestion des biens d'entreprise (p. ex. gestion de l'information, système d'information géographique).

1.5.2 Ministère de la Santé et des Soins de longue durée

Le ministère de la Santé et des Soins de longue durée a également normalisé les méthodes pour inventorier les biens, conformément aux lignes directrices du secteur. L'inventaire du ministère contient des renseignements sur les biens, comme l'âge, l'état et la valeur de remplacement actuelle. L'état du bien est évalué par le biais de l'IEI (indice de l'état des installations), selon la méthodologie énoncée dans le CGBI. Les critères de normalisation et d'évaluation du ministère contribuent à pouvoir prendre des décisions éclairées concernant les réparations de biens d'équipement, les réfections et les expansions, ce qui l'amène à utiliser les données de l'inventaire des biens, ainsi que des avis d'expert.

Le ministère de la Santé et des Soins de longue durée a réalisé des progrès importants dans sa gestion des biens en adoptant un processus décisionnel éclairé, intégré à son système de gestion des données sur les biens. Le ministère utilise un système logiciel externe pour héberger un registre complet et détaillé de ses biens. Le logiciel réalise également des évaluations de l'état des installations du secteur hospitalier pour le compte du ministère et veille à ce que la



méthodologie employée pour calculer l'IEI soit conforme aux normes du secteur. En utilisant le système logiciel, le ministère vérifie que les données soient à la fois fiables et comparables pour pouvoir prendre des décisions concernant des dépenses en immobilisation. L'adoption par le ministère d'Uniformat II²¹ en tant que norme dans tous les hôpitaux assure une uniformité dans la classification des biens. Cette uniformité dans la classification des biens hospitaliers, et la formation dispensée par un fournisseur indépendant au personnel hospitalier ou aux agentes et agents contractuels qui utilisent le système logiciel, constituent des jalons pour appliquer des principes excellents de gestion des biens.

Le système de données du ministère de la Santé et des Soins de longue durée est en outre conçu pour utiliser les critères de son programme d'évaluation de l'état des installations (PEEI) en vue de déterminer si les biens répondent aux critères d'admissibilité pour être consignés dans l'inventaire. L'admissibilité est examinée avant de réaliser les évaluations, qui se déroulent selon un cycle de quatre ans. Le PEEI en est actuellement à son troisième cycle d'évaluation de l'état des installations dans toute la province.

Le programme de Fonds pour le réaménagement de l'infrastructure du système de santé (FRISS) du ministère²², y compris la subvention des projets à titre exceptionnel, illustre les progrès réalisés pour améliorer la prise de décisions fondée sur des données probantes. Le PEEI renseigne à la fois l'allocation convenue du financement du FRISS et l'établissement de l'ordre des priorités des subventions des projets à titre exceptionnel. Il fournit des renseignements qui permettent au ministère d'allouer des fonds d'après des données probantes. Concernant le volet financement du programme de la subvention des projets à titre exceptionnel, les hôpitaux sont avisés de présenter des analyses de

rentabilisation pour les faire évaluer, ce qui éclaire les décisions du ministère en matière d'allocations de fonds. Le ministère évalue ces propositions, adoptant pour ligne directrice fondamentale que le financement réponde de manière équitable aux projets les plus urgents.

En 2016-2017, le ministère de la Santé et des Soins de longue durée a pris l'initiative d'élaborer et de diffuser un sondage sur l'inventaire des biens communautaires, sondage qui a jeté les premières bases pour comprendre les besoins du secteur de la santé communautaire. Le sondage a été affiné en 2017-2018 et il donne au ministère une bonne idée de la façon dont le programme de Fonds pour le réaménagement de l'infrastructure de santé communautaire, qui a démarré en 2016-2017, peut régler les problèmes de gestion des biens.

²¹ Format servant à classer les éléments d'immeubles et l'aménagement de l'emplacement connexe afin d'améliorer l'établissement de rapports et la gestion de projets à toutes les phases du cycle de vie d'un bâtiment. Source : <https://arc-solutions.org/wp-content/uploads/2012/03/Charette-Marshall-1999-UNIFORMAT-II-Elemental-Classification....pdf> [en anglais seulement].

²² Le Fonds pour le réaménagement de l'infrastructure du système de santé fournit un financement qui complète le programme de renouvellement des immobilisations existant d'un hôpital et contribue à répondre aux besoins de réfection (p. ex. les toitures, les chaudières, les fenêtres) en fonction des priorités <http://www.centraalhinc.on.ca/forhsp/hirf.aspx> [partiellement disponible en français].



1.5.3 Ministère de l'Éducation

Le ministère de l'Éducation a normalisé ses méthodes pour inventorier les biens afin de respecter les normes du secteur. Le ministère a consigné de façon précise et complète la collecte de données de l'inventaire des biens comme les critères d'évaluation. Par exemple, il dispose d'une méthodologie claire pour effectuer des calculs de l'âge des biens au niveau du bien. Le ministère de l'Éducation détient en outre un éventail de renseignements sur les biens, notamment sur l'état et l'évaluation, l'évaluation globale des biens et la valeur des biens.

Afin d'obtenir des renseignements détaillés sur l'état des écoles, le ministère de l'Éducation engage des inspecteurs d'établissement indépendants tiers dotés d'une expertise dans les systèmes de conception et de construction de bâtiments. Ces inspecteurs sont chargés d'inspecter les structures et les systèmes essentiels dont les écoles sont équipées, ainsi que l'usure normale à l'intérieur des bâtiments²³. Depuis 2011, le ministère de l'Éducation a mené une évaluation de ses installations scolaires dans le cadre du Programme d'évaluation de l'état des installations scolaires. Toutes les installations scolaires ouvertes qui ont plus de cinq ans sont renouvelées dans un cycle d'évaluation de cinq ans. Début 2016, le ministère a lancé un nouveau cycle d'évaluation de cinq ans. Le ministère utilise aussi diverses mesures de rendement liées à la capacité et à l'état des écoles de l'Ontario pour élaborer des plans visant à offrir aux élèves un milieu d'apprentissage sécuritaire, sans danger pour la santé et accessible. Le ministère a rendu publiques les données relatives aux IEI sur les biens scolaires sur son site Web²⁴, mettant ainsi en évidence l'engagement de l'Ontario envers une plus grande transparence et responsabilisation.

Le ministère de l'Éducation a mis en place un plan d'immobilisations décennal global conçu pour satisfaire aux priorités de gestion des biens — en particulier pour répondre aux besoins de réfection. Cette stratégie est en harmonie avec un certain nombre des principes décrits dans le CGBI. Par exemple, le ministère a mis en œuvre le programme d'amélioration de l'état des écoles. Ce programme a pour objet de rattraper l'arriéré des besoins de réfection dans les écoles. Les conseils scolaires sont tenus de consacrer 70 % des fonds du programme d'amélioration de l'état des écoles pour régler les problèmes touchant des éléments importants d'un bâtiment (p. ex. les fondations, la toiture et les fenêtres). Le programme d'amélioration de l'état des écoles s'attache à garantir le bon état, l'efficacité énergétique, la sécurité et l'accessibilité des installations²⁵.

Un autre programme du ministère illustrant d'excellents principes de gestion des biens est le Programme d'immobilisations prioritaires. Ce programme attribue des fonds aux conseils scolaires pour gérer les contraintes d'espace dans les écoles, remplacer les installations en mauvais état, favoriser le regroupement des installations sous-utilisées et fournir des installations aux détenteurs de droits francophones vivant dans les régions mal desservies de la province.

²³ <http://www.edu.gov.on.ca/fre/parents/iei.html>.

²⁴ <http://www.edu.gov.on.ca/fre/parents/iei.html>.

²⁵ http://www.edu.gov.on.ca/fre/funding/1617/2016_technical_paper_fr.pdf – section sur les immobilisations prioritaires, page 12.



1.5.4 Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle

Pour ce qui est des universités, depuis 2000, le Conseil des universités de l'Ontario publie un rapport annuel sur le Programme d'évaluation de l'état des installations des universités de l'Ontario. Ce rapport contient des renseignements sur les besoins en infrastructure des universités de l'Ontario en ce qui touche à l'entretien différé, aux besoins de renouvellement des systèmes et de l'équipement, et au financement requis pour l'adaptation et l'entretien continu des infrastructures matérielles essentielles.

Un groupe de travail mixte composé du Council of Senior Administrative Officers (CSAO) et de l'Ontario Association of Physical Plant Administrators (OAPPA), a mis en œuvre un système commun de gestion de la base de données d'un fournisseur indépendant afin de gérer les biens des universités. Le logiciel permet aux établissements de fournir [traduction] « des données cohérentes, comparables et fiables²⁶ ». En adoptant un logiciel commun, la communauté universitaire de l'Ontario est en mesure d'assurer dans tout le système une analyse uniforme du passif de l'entretien différé et des répercussions de l'investissement supplémentaire provenant de la province et des établissements. De plus, les établissements peuvent produire chaque année des données cohérentes, comparables et fiables.

Le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle collabore avec Collèges Ontario et le secteur collégial en vue d'améliorer leurs processus de gestion des biens. En 2015, le secteur collégial a réalisé des évaluations complètes de l'état de toutes ses installations, avec le financement du ministère. Collèges Ontario œuvre également avec le secteur collégial pour établir un inventaire des locaux communs et des normes sur les locaux dans tout le système.

Par ailleurs, le ministère est en train de dresser un inventaire complet des projets d'immobilisation, qui devrait comprendre des mesures d'évaluation des projets. L'inventaire des projets d'immobilisation contribuera à prendre des décisions concernant des projets nécessitant une évaluation et des projets à financer. Le ministère s'occupe actuellement d'élaborer avec le secteur de l'enseignement postsecondaire une stratégie en matière d'immobilisations qui classera par priorité la réfection et la transformation des installations. Le Fonds de réfection des installations en place vise à garantir le bon état, l'efficacité énergétique, la sécurité et l'accessibilité des installations.

1.5.5 Infrastructure Ontario

Infrastructure Ontario est un organisme de la Couronne qui gère les biens immobiliers de la province (le portefeuille immobilier général) pour le compte du ministère de l'Infrastructure de manière à favoriser des milieux de travail fonctionnels pour les occupants des bâtiments.

Les méthodes de planification des immobilisations de l'organisme allient des procédures rigoureuses à une adaptation logicielle et des données d'inspection sur place fondées sur des données probantes afin d'appuyer un processus décisionnel objectif qui profite en fin de compte à la province.

Dans ce cadre, les priorités des besoins des immeubles sont établies de façon objective au moyen d'un processus de modélisation perfectionné grâce

²⁶ *Ontario Universities Facilities Condition Assessment Program – Annexe B.* <http://cou.on.ca/wp-content/uploads/2016/06/COU-Facilities-Condition-Assessment-Program-Report-2015.pdf> [en anglais seulement].

auquel les décideurs du ministère de l'Infrastructure peuvent démontrer les incidences de divers scénarios de financement. Infrastructure Ontario peut en conséquence concevoir un plan de réinvestissement objectif et crédible.

La planification des immobilisations devrait produire les résultats suivants :

- établissement des taux de location de base pour l'imputation du coût des locaux concernant des actifs nets nouveaux et considérablement agrandis ou rénovés, calculés pour assurer un réinvestissement suffisant pendant une durée de vie prévue de 40 ans;
- information rigoureuse fondée sur des données probantes pour soutenir les décisions de réinvestissement;
- rapports d'évaluation de l'état (immeubles de base et améliorations locatives, meubles, accessoires et biens d'équipement);
- mesures de l'état (IEI, entretien différé, âge);
- mesures fonctionnelles (coût de la correction des défauts de conception);
- modélisation des scénarios de financement;
- aperçu sur dix ans, contenant un inventaire des besoins de réinvestissement dans la réparation et dans la réfection selon le cycle de vie;
- plan de mise en œuvre pluriannuel tactique ordonné recommandé (plan tactique triennal) en harmonie avec les priorités gouvernementales et le budget prévu;

- analyses de rentabilisation à l'échelle à la fois des programmes et des projets (EERP) pour les présentations budgétaires;
- prévision des chantiers candidats à la démolition validés.

Pour parvenir à ces résultats, Infrastructure Ontario suit les normes prescrites de l'industrie et les lignes directrices ministérielles applicables pour répertorier et définir les variables utilisées dans les rapports et les calculs, et les distinguer entre elles. Infrastructure Ontario se conforme également au système de classification élémentaire Uniformat II. Outil normalisé de classification des éléments de bâtiments, Uniformat II favorise une uniformité dans les spécifications d'immeubles, qui sont des composantes importantes communes à la plupart des bâtiments et travaux de chantier connexes²⁷.

Infrastructure Ontario a également mis au point une méthode automatisée d'établissement de l'ordre des priorités appelée analyse de pairs. Par cette approche, Infrastructure Ontario peut classer ses éventuels besoins de programmes d'immobilisations d'une manière facilement reproductible. Les stratégies de classement de cette approche visent à répondre aux besoins propres aux programmes, tout en conservant également une souplesse suffisante pour pouvoir intégrer en douceur de nouvelles directives de programmes.

La méthode d'analyse de pairs observe l'ordre suivant :

- recueillir les critères de classement des priorités (p. ex. biens, système, niveaux des besoins);

²⁷ Voir par exemple : <http://www.uniformat.com/index.php/astm-uniformat-ii> [en anglais seulement].



- classer l'importance des critères (appelés des « dimensions »);
- noter les sous-catégories des dimensions;
- effectuer une analyse de la notation afin d'attribuer une valeur numérique à chaque besoin;
- déterminer l'élément le plus urgent à réparer, d'après la note la plus élevée;
- poursuivre la notation pour l'exercice, jusqu'à épuisement du budget alloué;
- reporter les projets subséquents à l'exercice suivant, en fonction du classement.

En employant cette méthode, Infrastructure Ontario respecte les pratiques de gestion des biens d'après les priorités. Ces pratiques associent objectivité, en vertu de laquelle les projets potentiels sont classés en utilisant un ensemble de règles concrètes et normalisées pour tous les biens; clarté, par laquelle des critères de classement préétablis indiquent où les allocations budgétaires généreront le meilleur rendement; uniformité, qui limite les écarts entre les régions; et exactitude, grâce à laquelle le caractère préétabli de l'approche apporte une justification facile à suivre pour les projets présentés.

1.5.6 Ministère du Procureur général

Le ministère du Procureur général recourt à une approche de gestion des biens détaillée, y compris des plans de gestion de biens individuels pour diverses installations et l'intégration réussie de certaines données pour des besoins propres à des

programmes. Le ministère calcule l'IEI selon les normes de calcul du CGBI et réalise des inspections régulières des biens. Il a aussi créé des stratégies d'optimisation pour les programmes, les palais de justice et les locaux à bureaux. Le ministère a par ailleurs élaboré des plans de gestion des biens particuliers pour les palais de justice. Ils comprennent des renseignements sur l'état des installations ainsi que des mesures propres aux programmes et aux prévisions du ministère, pour pouvoir comparer le rendement des biens par rapport à la demande de service et au maintien en bon état. Le ministère a réussi à combiner son inventaire des biens et ses données sur l'état des installations à des prévisions sur les niveaux et les besoins de service propres aux programmes. Leur intégration rend possibles une identification et une évaluation des écarts, et permet d'investir dans des besoins en infrastructure qui ont une incidence sur le ministère.

Tandis que le ministère du Procureur général est responsable de la gestion et de l'inspection de l'intérieur d'un bâtiment (p. ex. l'ameublement), Infrastructure Ontario est chargé de gérer et d'inspecter les éléments de base et extérieurs d'un immeuble (p. ex. le réseau de services publics et le système électrique). En collaboration avec Infrastructure Ontario, le ministère du Procureur général et le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels participent tous deux au programme de gestion des biens locatifs (PGBL). Le PGBL est un exemple éloquent de conformité aux éléments du CGBI, y compris la définition de l'orientation selon une méthode bien établie et la reconnaissance



des priorités. Le PGBL fait office de dépôt des renseignements sur les biens, fournissant de l'information tant sur l'état actuel des biens que sur leurs données d'évaluation.

En ce qui a trait au ministère du Procureur général, le PGBL englobe l'élaboration d'inspections détaillées de l'état du bâtiment, pièce par pièce, et permet ainsi au ministère d'évaluer les finitions, les niveaux de qualité des locaux et de confort des salles. Les données sont ensuite intégrées au système logiciel externe d'Infrastructure Ontario afin d'obtenir un IEI pour chaque lieu. Les données servent à déterminer les besoins d'investissement. Cette approche procure au ministère une compréhension globale des coûts nécessaires à l'entretien des installations des palais de justice, au niveau des immeubles de base comme des programmes (du fait qu'Infrastructure Ontario gère les immeubles de base et le ministère assure la gestion à l'échelle des programmes). Le PGBL permet aussi au ministère d'évaluer les biens et de constater les écarts, ainsi que de repérer les priorités d'investissement, en employant une méthode définie avec précision. Les besoins en matière de santé et de sécurité, la gestion de l'énergie, la possibilité de défaillance imminente, la nécessité de remplacement proactif et les exigences des programmes comptent parmi les priorités d'investissement.

1.5.7 Ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels

Le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels respecte la méthodologie du CGBI pour évaluer les IEI, et possède des données détaillées sur l'état de ses biens qui ont été évalués à ce jour.

Comme on l'a mentionné précédemment, le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels collabore également avec Infrastructure Ontario pour le PGBL. Dans le cadre du PGBL, Infrastructure Ontario et le ministère ont entrepris d'élaborer un système de notation qui servira à classer les projets en retard par ordre de priorité. Ce système est semblable à la façon dont le PGBL aide le ministère du Procureur général à repérer les priorités en matière d'investissement. Outre l'établissement de l'ordre de priorité des projets, ce système permettra aussi au ministère d'identifier de nouveaux projets et de sélectionner des projets en employant une méthodologie unique, uniforme et transparente. Par ailleurs, le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels travaille avec Infrastructure Ontario pour lancer un processus en vue de déterminer avec précision l'état de ses biens. Les inspections matérielles de dix établissements ont été effectuées dans le cadre du PGBL. Des dates provisoires ont été fixées pour six autres lieux en 2017-2018.



Le PGBL permet déjà au ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels de saisir les coûts de remplacement de tous ses immeubles. Par cette collaboration, le ministère réalisera une évaluation holistique de l'IEI. Le ministère évalue les IEI d'immeubles de locaux à des fins particulières (comme les palais de justice ou les centres de détention), alors qu'Infrastructure Ontario évalue les IEI pour les immeubles de base (qui comprend la structure de base d'un bâtiment, ses fondations et les éléments extérieurs, le système électrique et le réseau de services publics). Dans le cadre de l'initiative du PGBL, le ministère et Infrastructure Ontario ont l'intention de fusionner leurs notations de l'IEI pour élaborer des mesures quantitatives afin de classer les projets par ordre de priorité. La fusion des deux notations en une mesure globale sera considérée comme une pratique de gestion des biens qui, une fois mise en œuvre, devra être appliquée par les autres ministères. La raison principale à cela est que la notation fusionnée atténuera les problèmes d'écarts dans les renseignements dans le portefeuille immobilier général, puisque les IEI déclarés séparément par Infrastructure Ontario pour les immeubles de base ne sont pas entièrement représentatifs de l'état et de l'utilisation dans leur ensemble d'une installation.



SECTION 1.6 : PROCHAINES ÉTAPES DES PRATIQUES DE GESTION DES BIENS

L'inventaire des biens provinciaux enrichit la base de données probantes requise pour établir l'ordre de priorité des investissements de la province. Compte tenu de l'importance de l'inventaire des biens provinciaux pour éclairer la gestion des biens, le ministère de l'Infrastructure prend des mesures pour les trois prochaines années pour mettre au point une stratégie de gestion des biens établie d'après des données sur les infrastructures qui sont comparables dans l'ensemble des secteurs.

Le ministère de l'Infrastructure travaille avec des ministères responsables d'immobilisations, des fournisseurs externes et des experts universitaires pour entreprendre une vaste étude des méthodes de gestion des biens et pour dégager les pratiques exemplaires pouvant être mises en œuvre dans l'ensemble des ministères et des organismes de l'Ontario. Les pratiques exemplaires seront consignées dans un guide à jour destiné aux ministères qui aidera à établir des normes de pratique pour les niveaux de service, les mesures du rendement, les objectifs et les données de l'inventaire des biens. Le guide reflétera également les différents liens entre les ministères et les biens immobilisés.

Le ministère de l'Infrastructure continuera aussi à améliorer l'inventaire des biens provinciaux pour permettre de mieux comprendre les biens existants et les insuffisances d'infrastructure connexes. Afin de remédier à ces insuffisances, le ministère travaille également avec des conseillers pour évaluer les pratiques de gestion des biens de la province afin de mettre au point des mesures et une méthodologie communes qui permettront de comparer les besoins en infrastructure entre les secteurs. De surcroît, le ministère élaborera une méthode pour

mesurer la fonctionnalité et l'utilisation des biens de l'infrastructure pour déterminer les besoins de niveau de service.

Des données supplémentaires seront utilisées pour améliorer la gestion des biens, éclairer les décisions d'investissement futur, suivre les changements d'une année sur l'autre et cerner les domaines à améliorer. Par exemple, les outils de données servant à mesurer les réductions des gaz à effet de serre au cours d'une période donnée seront utiles pour suivre les progrès d'initiatives comme le Plan contre le changement climatique. L'organisme en charge du changement climatique prévu de l'Ontario fournira au gouvernement des données et des renseignements sur le changement climatique. En outre, le travail de la province aux fins d'une évaluation des risques liés au changement climatique à l'échelle de la province permettra de connaître les risques et les vulnérabilités touchant l'infrastructure en conséquence du changement climatique. Ce travail favorisera la prise de décisions stratégiques et fondées sur des données probantes en ce qui concerne les investissements.

Le ministère de l'Infrastructure poursuivra sa collaboration avec les ministères responsables d'immobilisations pour élargir l'inventaire des biens provinciaux. Elle consistera notamment en des consultations pour repérer les organismes possédant des biens de grande valeur, des biens mobiliers (comme de l'équipement hospitalier de grande valeur), des biens excédentaires (pour soutenir l'initiative des carrefours communautaires) et les infrastructures liées aux secteurs social, de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique et des richesses naturelles.



1.6.1 Calendrier prévu pour l'amélioration de la gestion des biens

Le ministère de l'Infrastructure a esquissé un plan triennal pour continuer à améliorer la gestion des biens dans toute la province :

- En 2017, le ministère de l'Infrastructure travaille avec le Secrétariat du Conseil du Trésor pour vérifier dans quelle mesure les ministères joignent un calcul détaillé des coûts à tous les projets d'immobilisation proposés, conformément aux exigences et aux directives du Conseil du Trésor/ Conseil de gestion du gouvernement. Le ministère entreprendra un examen plus large des meilleures pratiques et mettra à jour l'orientation destinée aux ministères le cas échéant. Il collaborera avec les ministères responsables pour concevoir des améliorations de l'inventaire des biens provinciaux afin de contribuer à comprendre les biens existants et les insuffisances d'infrastructure connexes, ainsi que les conséquences des changements démographiques.
- En 2018, le ministère de l'Infrastructure travaillera avec des conseillers pour évaluer les pratiques de la province et mettre au point des mesures communes (p. ex. des indices de l'état) qui établiront des comparaisons entre les besoins en infrastructure dans les différents secteurs. La première étape pourrait consister à créer un processus normalisé pour mesurer les données des IEl dans l'ensemble des biens immobiliers consolidés ou possédés par la province, et en rendre compte. Le ministère définira une analytique novatrice qui favorisera la prise de décisions liées aux infrastructures et aux investissements.

- En 2019, le ministère de l'Infrastructure mettra à jour le CGBI pour appliquer les pratiques exemplaires en matière de gestion de biens, et veillera notamment à ce que le CGBI respecte le futur règlement visant la planification de la gestion des biens municipaux établi en vertu de la LISEP. Le ministère travaillera avec les ministères responsables d'immobilisations pour élaborer une stratégie de gestion des biens de la province qui rationalisera les cycles de vie de la gestion des biens et apportera une uniformité à la gestion de biens dans toute la province.

Le gouvernement est conscient de l'importance de réaliser ces étapes. De nouvelles mesures pourraient être établies et entreprises à mesure que le ministère s'occupe d'améliorer la compréhension des besoins en infrastructure auxquels l'Ontario fait face. Le deuxième chapitre se penche sur les approches micro et macroéconomiques adoptées par la province pour pouvoir prendre des décisions d'investissement dans l'infrastructure éclairées.





2

CHAPITRE 2 :

PROJECTION DES BESOINS EN
INFRASTRUCTURE DE L'ONTARIO

SECTION 2.1 : REGARD SUR L'AVENIR — OUTILS DE RECHERCHE ET D'ANALYSE

Le présent chapitre décrit certains des outils mis au point par le gouvernement pour prévoir les futurs besoins en infrastructure, ainsi que certaines recherches et analyses à l'étude au gouvernement pour jeter davantage la lumière sur les futures décisions relatives à l'infrastructure.

2.1.1 Incidence fiscale des biens de l'infrastructure de la province

Comme on l'a mentionné précédemment, la province possède ou consolide environ 209 milliards de dollars (valeur de remplacement) en biens de l'infrastructure, soit près de 40 %, du stock d'infrastructure publique en Ontario. Puisque la plupart de l'infrastructure est utilisée pendant de nombreuses années, les décisions prises aujourd'hui ont des conséquences à long terme. En les amortissant, les infrastructures publiques provinciales existantes continuent d'avoir une incidence fiscale²⁸ pendant des décennies. Étant donné l'échelle en jeu, des preuves solides sont nécessaires pour garantir que l'infrastructure appropriée est construite au bon endroit, au moment opportun.

2.1.2 Contexte micro et macroéconomique de la planification de l'infrastructure

Le ministère de l'Infrastructure utilise divers outils analytiques pour favoriser la prise de décisions fondées sur des données probantes. L'un des outils est une plate-forme de simulation qui analyse des scénarios d'investissement dans l'infrastructure en vue de déterminer les éventuels besoins d'investissement dans l'infrastructure par secteur et qui compare les différences dans l'incidence économique, les coûts et l'état des biens. Elle peut aussi être utilisée comme outil possible pour examiner les compromis à faire entre les secteurs ou entre les besoins d'investissement dans la réfection et l'expansion dans un secteur.

La plate-forme a été conçue de manière à être souple et à simuler un large éventail de scénarios. Elle s'inscrit dans le cadre de la stratégie du ministère pour explorer un éventail d'approches susceptibles de contribuer à mieux comprendre les options qui existent pour gérer les biens publics. Par exemple, la plate-forme peut produire des prévisions pour montrer les conséquences à long terme de différents scénarios d'investissement pour l'état d'un bien.

La plate-forme se compose de trois modèles :

- Le modèle d'état stable détermine la hauteur des dépenses en immobilisation nécessaires pour maintenir le niveau de stock d'infrastructure par habitant par la réfection des biens existants et l'expansion afin de répondre à la croissance démographique.

²⁸ L'amortissement étale les coûts des investissements dans les biens immobilisés sur la durée de vie utile de ces biens, pour tenir compte de leur consommation au fil du temps.

- Le modèle d'allocation efficace attribue des investissements dans l'infrastructure dans des secteurs où le rendement marginal est le plus élevé du PIB.
- Le modèle optimal évalue le niveau d'investissement dans l'infrastructure publique requis pour maximiser la production économique (PIB) à long terme.

Même si ces modèles font tous trois l'objet de développement continu, le modèle d'état stable est le plus perfectionné sur le plan du développement méthodologique et de la qualité des données d'entrée. Les modèles d'allocation efficace et optimal en sont à la phase de recherche et développement, les efforts déployés visant à comprendre la sensibilité des paramètres des modèles et les hypothèses sous-jacentes. Pour cette raison, la présente partie porte exclusivement sur le modèle d'état stable.

Modèle d'état stable

Le modèle d'état stable est un outil servant à orienter la planification de l'infrastructure d'après des données probantes et à comprendre les conséquences à long terme des investissements engagés aujourd'hui. Il emploie une approche principalement ascendante pour prévoir l'ensemble des besoins en investissement dans l'infrastructure par type et par secteur, tout en prenant en compte des facteurs comme le coût, l'état du bien et les données démographiques. C'est un modèle utile, qui compare les résultats de choix d'infrastructure au niveau agrégé et fournit l'orientation et le contexte général pour prendre de futures décisions sur des projets.

Le modèle d'état stable aide à déterminer les futurs

besoins en investissement dans l'infrastructure de la province par secteur. Il y contribue par le fait qu'il évalue l'investissement requis pour maintenir le stock d'infrastructure actuel par habitant, où le stock constitue un indicateur du niveau de service que l'infrastructure fournit aux Ontariens et aux Ontariennes. Cela ne signifie pas que le stock actuel est forcément approprié en toutes circonstances. Le modèle fournit plutôt une base objective par rapport à laquelle il est possible de mesurer le niveau d'investissement dans l'infrastructure au fil du temps. Il établit cette base en tenant compte de l'évolution dans la composition des biens, de la détérioration de leur état avec le temps et de la croissance des données démographiques pertinentes dans chaque secteur. Par exemple, pour le secteur de l'éducation, la croissance de la population d'âge scolaire est prise en compte.

Le modèle d'état stable cherche à répondre aux types de questions suivantes :

- Quel montant faut-il investir pour maintenir le stock d'infrastructure par habitant?
- Quelles sont les conséquences à long terme des investissements dans l'infrastructure prévus sur l'état des biens et sur les besoins en investissement dans la réfection et l'expansion?
- Combien la province devrait-elle dépenser dans la réfection?
- Quelle est l'étendue de l'arriéré de réfection par secteur et comment évolue-t-il en fonction des investissements spécifiques alloués?

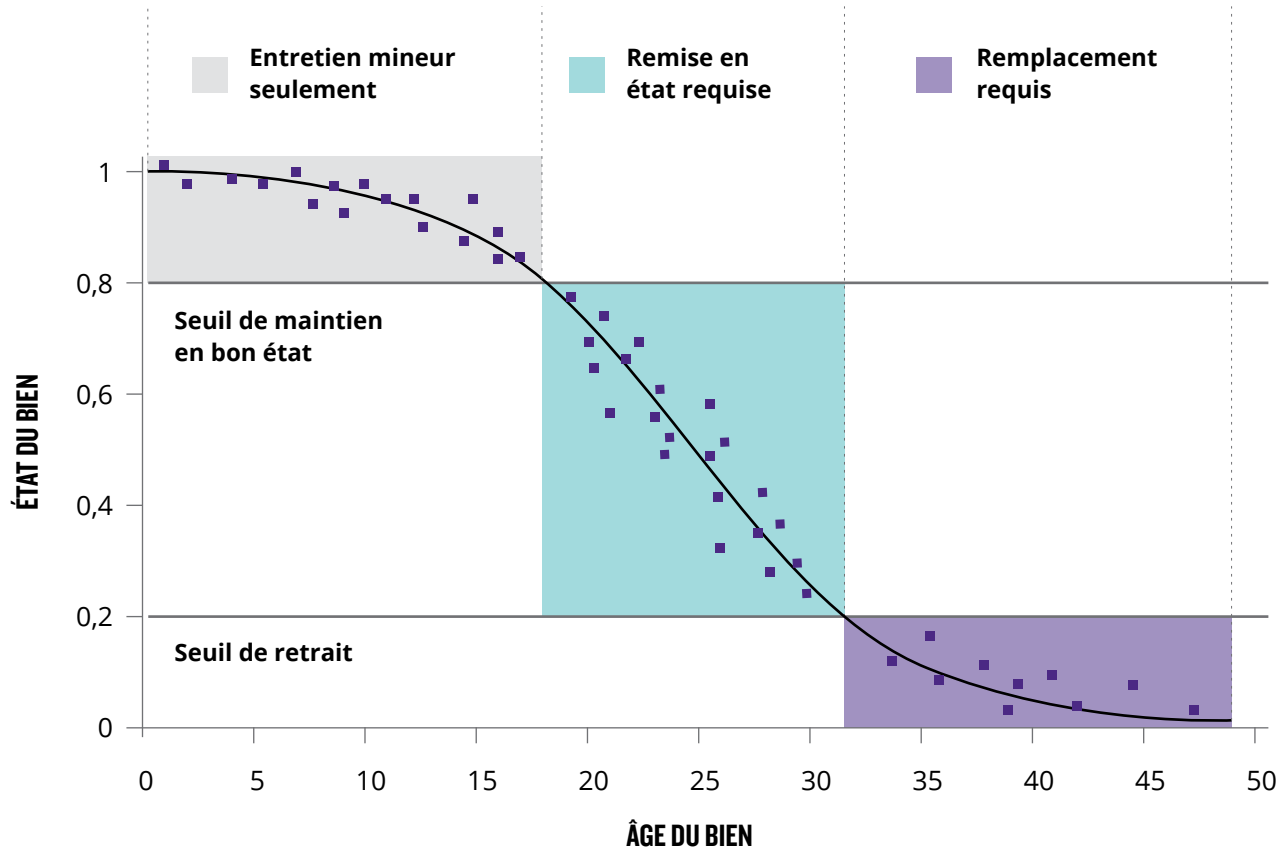
Afin de prévoir les futurs besoins en investissement,



on part de l'hypothèse que les biens se détériorent au cours de leur durée de vie utile en suivant des courbes de l'état, à l'image de la courbe type du schéma 2 (figure 15). Il convient de souligner que

le modèle comprend seulement les infrastructures possédées ou consolidées²⁹ par la province.

Figure 15 : **Courbe illustrative de l'état du modèle d'état stable**



²⁹ Les infrastructures possédées ou consolidées par la province concernent les secteurs suivants : la santé (les hôpitaux), l'éducation, les transports (les autoroutes, les routes et les ponts, et Metrolinx/le transport en commun), l'enseignement postsecondaire (uniquement les collèges), la justice et autres services d'administration publique (p. ex. le tourisme, la culture et le sport, le portefeuille immobilier général).

Les points de la figure 15 représentent la détérioration de l'état des biens au fil du temps dans le cas où des investissements de réfection ne sont pas réalisés pour conserver un bien en bon état, la droite d'ajustement indiquant la détérioration moyenne pour cette catégorie de bien au fil du temps. Les biens qui se situent dans la zone du seuil de maintien en bon état ne requièrent pas de remise en état de l'équipement. Les biens qui se situent au-dessous du seuil de retrait ne peuvent plus fournir le service de manière adéquate et doivent être remplacés dans un avenir proche. Enfin, même si cela n'apparaît pas dans la figure 15, une hypothèse de durée de vie maximale est appliquée. Dans le modèle, chaque secteur et chaque catégorie de bien a sa propre courbe de l'état moyen, ainsi que des seuils d'état et des durées de vie maximales. Si l'état d'un bien est au-dessous du seuil de retrait ou est plus vieux que la durée de vie maximale, le bien devra être retiré et remplacé.

Dans le cadre du modèle et à un macro-niveau, les besoins en infrastructure sont traités par trois catégories de type d'investissement : le remplacement des biens, la remise en état des biens et l'expansion d'un nouveau bien pour répondre à la croissance démographique.

Remplacement

Les biens dont l'état se situe au seuil ou sous le seuil de retrait ou les biens dont l'âge dépasse la limite de durée de vie maximale sont envisagés en premier dans les investissements de remplacement, la priorité allant aux biens en moins bon état. L'investissement requis pour remplacer le bien est la valeur de remplacement actuelle.

Remise en état

Les biens dont l'état est au-dessous du seuil de maintien en bon état mais au-dessus du seuil de retrait, et qui n'ont pas atteint leur durée de vie utile maximale sont envisagés dans les investissements de remise en état, la priorité allant aux biens en moins bon état. Le moment, le coût et l'incidence sur l'état des investissements dans la remise en état varient selon les secteurs et font l'objet d'études actives. L'approche actuelle part généralement de l'hypothèse que les biens sont remis en bon état (plutôt qu'à l'état « neuf ») pour un coût proportionnel au changement de l'état. Cette règle est différente pour les biens proches du terme de leur durée de vie, où la remise en état ne suffit qu'à prolonger leur durée de vie jusqu'à la durée maximale.

Expansion pour répondre à la croissance démographique

L'investissement d'expansion prend en compte les tendances et les prévisions démographiques pour estimer la valeur de l'investissement requis pour maintenir le stock par habitant dans l'avenir. Les investissements d'expansion sont déterminés d'après des prévisions pertinentes de la croissance démographique. Une fois encore, une évolution dans la population d'âge scolaire entraînerait des investissements dans l'éducation.

Prise en compte de la productivité des infrastructures

La croissance de la productivité se produit, dans le contexte des infrastructures, lorsque les mêmes services ou davantage de services peuvent être offerts avec moins de ressources. Par exemple, les incitations à se déplacer en période creuse pourraient amener un changement dans les habitudes de transport qui, à terme, augmenterait la productivité globale des routes dans les zones congestionnées.



Alors que le modèle a été bâti pour prévoir des hypothèses de croissance de la productivité, la recherche visant à mettre cette fonctionnalité en œuvre en est toujours à un stade préliminaire.

Sans modification de la productivité, le montant du stock de capital requis augmentera de 1 % pour chaque point de pourcentage de hausse de la demande (d'après les estimations de la croissance de la population dans les données démographiques pertinentes). Si, au lieu de cela, une croissance de la productivité des infrastructures se produit, le montant du stock de capital requis devra augmenter plus lentement que le taux d'accroissement de la demande, ce qui permettra à la province de répondre à un niveau de demande donné à moindre coût pour les contribuables.

Application du modèle d'état stable

Le modèle d'état stable a été conçu de manière à être souple et à prévoir des scénarios qui tiennent compte d'une combinaison d'allocations selon un plan établi et d'investissements déterminés par le modèle.

Sont présentés ci-dessous des résultats types pour un même scénario. Comme on l'a déjà mentionné, le modèle fait l'objet d'améliorations continues, les résultats étant donc mis à jour en conséquence.

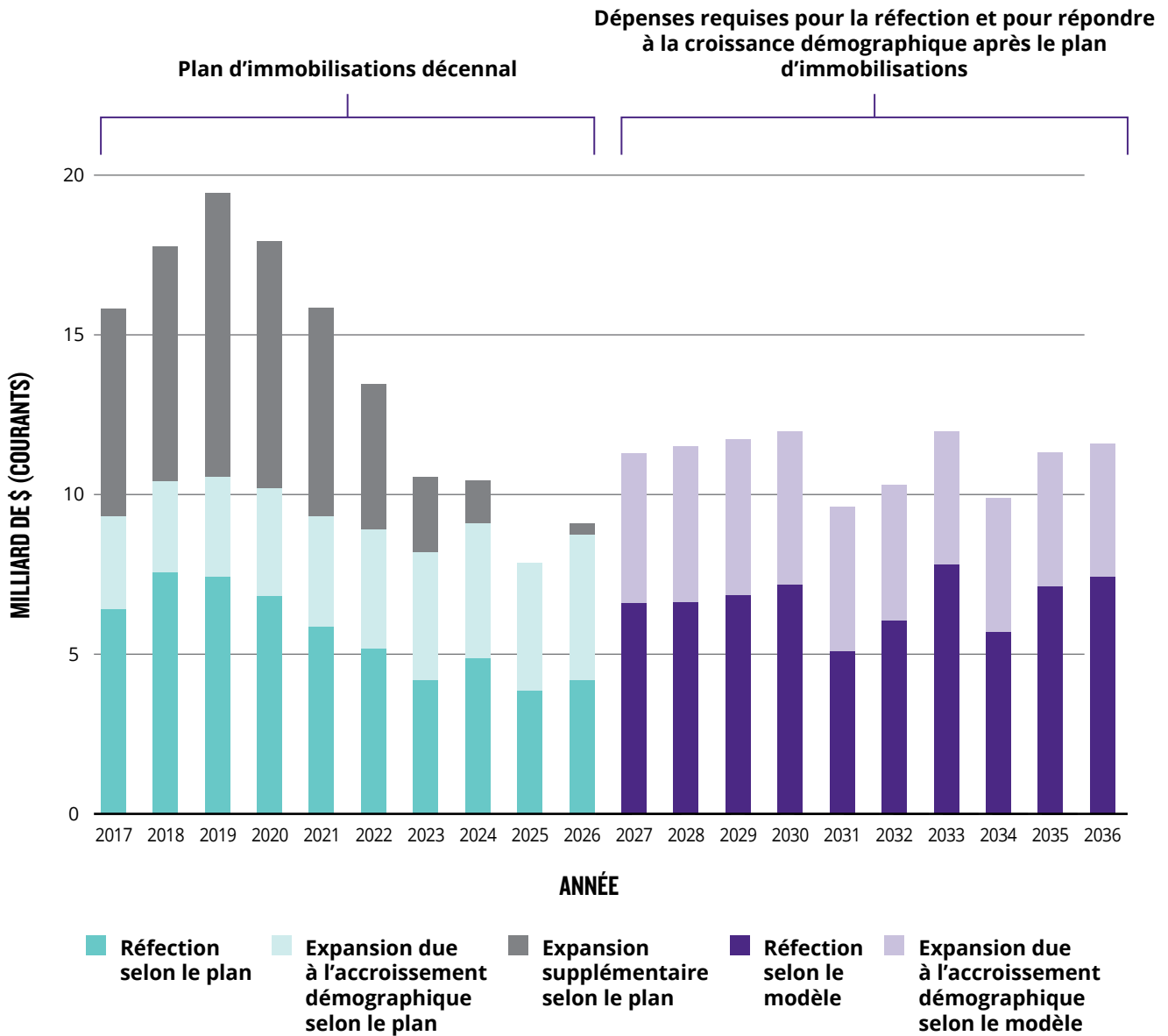
Le modèle actuel est une illustration des différents outils macroéconomiques et autres que le ministère de l'Infrastructure élabore pour contribuer à fournir une image globale des besoins d'investissement dans l'infrastructure publique.

La figure 16 montre les résultats d'un scénario où les investissements dans l'infrastructure reflètent le plan d'immobilisations décennal de la province entre 2017 et 2026 (moitié gauche de la figure 16). Au cours de cette période, le plan d'immobilisations précise les allocations par secteur et catégorie de bien, ainsi que la répartition entre les investissements de réparation et d'expansion.

Dans les dix années suivantes (entre 2027 et 2036), le modèle détermine la composition entre remise en état, réfection et expansion à l'échelle des secteurs des investissements fondés sur la croissance démographique requis pour maintenir le stock d'infrastructure par habitant aux niveaux de 2026. En découle une prévision des investissements à engager pour répondre aux besoins de service et assurer une gestion rentable des biens. Les résultats sont indiqués en dollars (historiques) courants.



Figure 16 : Profil d'investissement selon le type



Remarque : L'exemple de scénario ci-dessus suppose une inflation de 2 % et aucune amélioration de la productivité.



Les résultats préliminaires de la figure 16 donnent à penser que le montant des dépenses de réfection et de remise en état devra augmenter (par rapport aux années ultérieures du plan d'immobilisations décennal) de la 11^e à la 20^e année (de 2027 à 2036), pendant que la province continue de bâtir son stock d'infrastructure. Il faudra aussi poursuivre les investissements d'expansion pour répondre à la croissance démographique. On ne prévoit pas de devoir engager de nouvelles sommes dans l'expansion (expansion qui dépasse la croissance démographique) dans les années postérieures au plan d'immobilisations décennal.

Le modèle peut aussi évaluer l'arriéré de réfection actuel et à venir. L'arriéré de réfection s'entend de l'investissement nécessaire pour que les biens possédés puissent être remis en état à un niveau de maintien en bon état et pour remplacer les biens tombés au-dessous de leur seuil de retrait au cours de périodes antérieures. On s'attend à un certain degré d'arriéré de réfection dans une année donnée puisque que les biens continuent de vieillir. Appuyé par les investissements considérables dans les travaux de réfection compris dans le plan d'immobilisations décennal, le modèle prévoit que l'arriéré de réfection reculera de 8 % à moins de 4 % de la valeur de remplacement de l'ensemble des infrastructures de la province.



SECTION 2.2 : REGARD SUR L'AVENIR — RENFORCEMENT DES DONNÉES ET DE L'ANALYSE DE L'INFORMATION

Comme il est évoqué tout au long de l'Annexe technique, le ministère de l'Infrastructure a fait des progrès considérables dans l'utilisation des données et des analyses (avec l'inventaire des biens provinciaux et les modèles macroéconomiques) pour contribuer à la planification de l'infrastructure. La présente section décrit quelques-unes des prochaines étapes de la recherche envisagées par le ministère pour favoriser la planification de l'infrastructure. Elle traite en particulier de la nécessité de disposer de données et d'analyses complémentaires concernant la capacité et l'utilisation des infrastructures ainsi que la demande d'infrastructure.

2.2.1 Besoin de données et d'analyses sur la capacité, la demande et l'utilisation

Les biens de l'infrastructure de l'Ontario ont pour objectif final d'assurer des services qui profiteront aux Ontariens et aux Ontariennes. Toutefois, les biens de l'infrastructure ne sont pas homogènes. Même dans les catégories de biens, il existe des différences importantes dans la capacité et la demande qui engendrent des écarts dans les avantages procurés par différents investissements dans l'infrastructure.

Pour veiller à ce que l'Ontario investisse dans l'infrastructure appropriée, au bon endroit et au moment opportun, il importe de comprendre les perspectives de la capacité et de la demande à l'égard des services de l'infrastructure. Pour cela, il faut répondre à certaines questions : « quelle capacité notre infrastructure actuelle a-t-elle? », « comment cette

capacité est-elle utilisée? », « comment la demande pourrait-elle croître dans l'avenir? », « quelles sont les conséquences de ne pas répondre à cette demande? ».

Ce sont des questions difficiles. Le ministère de l'Infrastructure étudie les moyens possibles de recenser, recueillir et analyser les données relatives à la capacité et à la demande pour acquérir plus tard une meilleure compréhension de l'utilisation de l'infrastructure publique.

Capacité de l'infrastructure

Une partie de la recherche continue décrite dans l'Annexe technique (p. ex. l'inventaire des biens provinciaux et le modèle d'état stable) tente de façon implicite de répondre à la question de la capacité de l'infrastructure. On part généralement de l'hypothèse que le stock de biens publics (selon la valeur de remplacement) est un indicateur de la capacité de l'infrastructure à offrir des services connexes. Cependant, la capacité de l'infrastructure varie selon le moment et le lieu, en raison de la proximité de populations de résidents et de travailleurs, de changements technologiques, de synergies avec d'autres infrastructures et de nombreux autres facteurs.

Pour acquérir une meilleure compréhension de la capacité de l'infrastructure actuelle de la province, le ministère de l'Infrastructure réalisera une étude sur la façon dont les différents secteurs mesurent la capacité et dont celle-ci varie, ou variera, en fonction du moment et du lieu.



Demande d'infrastructure

Comme on le mentionnait en évoquant le modèle d'état stable du ministère, on présume que la demande en services de l'infrastructure augmentera avec la croissance démographique. En général, c'est vrai. Toutefois, l'augmentation de la demande peut varier en fonction de divers facteurs, comme les prix des services et l'innovation technologique.

Pour commencer, le ministère de l'Infrastructure examinera les possibilités de recueillir les données existantes sur la demande et l'utilisation et de repérer les lacunes dans les données sur la demande. Voici quelques exemples (parmi d'autres) de données existantes sur la demande :

- les volumes de la circulation routière et autoroutière;
- la fréquentation du transport en commun (voyageurs et kilomètres-voyageurs);
- la consommation d'énergie;
- la consommation d'eau;
- les visites à l'hôpital;
- la population étudiante.

Utilisation de l'infrastructure

Une meilleure compréhension de la capacité de l'infrastructure et de la demande d'infrastructure peut amener à mieux comprendre l'utilisation de l'infrastructure dans l'ensemble des secteurs. Ensuite, une compréhension des prévisions de croissance de la demande de ministères peut aider à comprendre les taux d'utilisation attendus dans les secteurs dans l'avenir, et permettra de savoir où les contraintes de capacité, et donc les besoins en infrastructure, seront les plus grandes. Si elles sont élaborées, ces mesures de la demande

et de la capacité actuelles et futures à l'échelle des secteurs pourront enfin être utilisées pour établir l'ordre de priorité entre les secteurs.

2.2.2 Investissement dans les biens appropriés, au bon endroit et au moment opportun

La capacité, la demande et les taux d'utilisation dans tous les secteurs peuvent paraître trop dissemblables pour pouvoir établir des comparaisons. Certaines mesures peuvent néanmoins être prises pour quantifier ces critères dans l'ensemble des secteurs. Les recherches du ministère de l'Infrastructure dans ce domaine peuvent apporter, à tout le moins, des éléments plus probants pour établir l'ordre de priorité entre les secteurs.

Des exemples brefs de la façon dont les nouvelles recherches et analyses peuvent éclairer les décisions d'investir dans les biens de l'infrastructure appropriés au bon endroit et au moment opportun sont fournis ci-dessous.

Les biens appropriés

Les données sur la demande et l'utilisation assorties de la capacité correspondante (données sur l'offre) peuvent renseigner sur les besoins en infrastructure.

Par exemple, une forte hausse du nombre d'utilisateurs des transports en commun indique une augmentation de la demande en services de transport en commun. Sans un accroissement de la capacité des transports en commun, les niveaux de service chuteront.

Ou encore, des données démographiques indiquant une augmentation soudaine d'enfants d'âge scolaire dans certaines régions traduisent un besoin croissant en capacité des écoles.



Cependant, on ne peut pas forcément tenir pour acquis que les tendances passées sont des indications de croissance future. Par exemple, la demande d'utilisation du réseau routier et de transport en commun peut varier en fonction des changements dans l'utilisation du sol, de la répartition des populations de résidents et de travailleurs, des nouvelles technologies, des prix ainsi que de divers autres facteurs. Autre exemple, la demande en visites à l'hôpital varie en fonction de l'évolution de la santé de la population et des types de services dispensés dans l'enceinte ou à l'extérieur des hôpitaux.

Des facteurs sans rapport apparent peuvent aussi avoir une incidence sur la demande dans les hôpitaux. Par exemple, en 2016, près de 50 000 personnes ont été blessées sur les routes ontariennes dans des collisions de véhicules³⁰. Comme la plupart des collisions découlent d'une erreur humaine, l'adoption généralisée de véhicules automatisés a le potentiel d'éliminer la grande majorité de ces blessures. Si cela se produisait, la demande en visites à l'hôpital baisserait par rapport aux prévisions de base.

Il ne faut pas non plus supposer qu'une augmentation de la capacité doit suivre la croissance de la demande. Une utilisation plus efficace des biens peut augmenter la quantité de services assurés pour une quantité donnée de capital infrastructurel. Un exemple classique est celui de l'infrastructure routière, où le fait de décaler les volumes de véhicules vers les heures creuses ou d'augmenter le nombre d'occupants par véhicule pendant les heures de pointe peut accroître considérablement le volume de voyageurs qui se déplacent dans une journée — en conservant la même capacité routière. La prolifération de nouvelles technologies comme des applications de conavettage a le potentiel de profiter de la capacité inexploitée des routes de l'Ontario et de faire réaliser des économies en infrastructure publique. En effet, selon une estimation, la valeur

actuelle des économies potentielles générées par une hausse relativement faible du taux d'occupation des véhicules dans la région du Grand Toronto est de l'ordre de 9 milliards de dollars³¹.

De la même façon, il est possible de tirer parti de la capacité existante du transport en commun au moyen de diverses stratégies, en modifiant par exemple le mode de fixation des prix des services de transport en commun (p. ex. la mise en œuvre d'une tarification heures de pointe/heures creuses) et en encourageant une densification à proximité de nœuds existants de transport en commun rapide. Le ministère cherchera à déterminer à quel endroit, et à quel degré, certaines de ces possibilités résident.

Le bon endroit

Comme on l'a mentionné, dans une grande partie de la réflexion entourant l'investissement dans l'infrastructure, on admet implicitement l'hypothèse que le stock d'infrastructure (libellé par exemple en dollars courants) dans un secteur donné est un indicateur de la capacité de l'infrastructure. Cela est peut-être vrai en règle générale. Néanmoins, il est indéniable que, pour une quantité de stock d'infrastructure donnée, à l'intérieur d'un secteur ou entre les secteurs, la capacité que le stock est en mesure de produire peut varier considérablement. Cela est particulièrement vrai lorsque l'on considère l'emplacement des biens de l'infrastructure et la proximité des services qu'ils assurent par rapport à celle de leurs usagers (c.-à-d. les personnes et les entreprises).

³⁰ Ministère des Transports, Bureau de la recherche en matière de sécurité routière. *Rapport préliminaire sur la sécurité routière de l'Ontario 2016 – Statistiques choisies*. <http://www.mto.gov.on.ca/french/publications/pdfs/preliminary-2016-orsar-selected-statistics.pdf>.

³¹ CPCS, *Untapped Road Capacity*. http://www.cpcs.ca/files/6214/8578/6016/RideSharing_1_19_17.pdf [en anglais seulement].



Un exemple — la capacité des salles d'audience

Un exemple illustrant l'assertion ci-dessus est la capacité des salles d'audience de l'Ontario. Ensemble, les salles d'audience de l'Ontario peuvent disposer d'une capacité supérieure au nombre d'affaires en cours ou même projetées. Pourtant, à l'échelle locale, on a observé des cas où le palais de justice actuel a aujourd'hui atteint ou dépassé sa capacité maximale, et cette surcapacité continuera à grandir si la tendance se poursuit.

Si l'on utilisait la mesure de la capacité dans toute la province, peu de nouveaux palais de justice, voire aucun, seraient construits, ce qui obligerait les résidentes et les résidents de nouveaux quartiers à faire de longs trajets pour se rendre dans le palais de justice existant le plus proche, doté de la capacité nécessaire. D'un autre côté, la construction et l'entretien de nouveaux palais de justice partout où il existe une demande à l'échelle des lotissements résidentiels représentent un coût incroyable. Clairement, un équilibre doit être trouvé, qui offre un compromis entre les coûts d'accès pesant sur les résidentes et les résidents et les coûts de fonctionnement et en capital.

Cet équilibre n'est pas propre aux palais de justice bien sûr. Il s'applique aussi aux hôpitaux, aux écoles, aux installations de loisir et à d'autres sortes de biens.

Mesures de la capacité

Tous les secteurs font implicitement des compromis entre le temps d'accès et les coûts en capital lorsqu'ils déterminent les besoins en infrastructure. Le ministère de l'Infrastructure crée une recherche qui contribue à rendre ces compromis plus explicites. Par exemple, on pourrait concevoir de définir la capacité de chaque secteur dans l'ensemble de la province en se fondant sur différents seuils de temps d'accès.

Il peut se révéler difficile d'évaluer les gains découlant de l'amélioration des temps d'accès des résidents³². Il est néanmoins possible de calculer le coût que représente la prestation de l'infrastructure nécessaire pour parvenir au même niveau de capacité à différents seuils de temps d'accès. Par exemple, offrir la même capacité pour un temps d'accès maximal d'une heure pourrait coûter 100 millions de dollars de plus par an que pour un temps d'accès maximal d'une heure et demie. On peut alors se demander s'il est avantageux dans l'ensemble de dépenser 100 millions de dollars de plus chaque année pour réduire le temps d'accès maximal de 30 minutes.

Ces mesures peuvent être analysées dans la totalité du portefeuille de biens de l'infrastructure de la province. Une telle analyse pourrait impliquer d'étudier des questions telles que celle-ci : « est-il préférable d'investir un milliard de dollars pour réduire les temps d'accès aux hôpitaux ou pour réduire les temps d'accès aux écoles ou aux parcs? ».

³² Les modélisateurs et les spécialistes des transports utilisent souvent le concept de « coût de déplacement généralisé » pour exprimer les temps de déplacement dans les mêmes unités que d'autres coûts déboursés (comme le carburant, les frais d'entretien de véhicule, etc.). Dans les équations des coûts de déplacement généralisés, on attribue à la valeur du temps de déplacement une valeur monétaire qui peut reposer sur une estimation de la volonté du voyageur de payer pour raccourcir son temps de déplacement. Par exemple, un voyageur pourrait être prêt à déboursier 3 dollars pour raccourcir de 10 minutes son trajet quotidien, appliquant ainsi une valeur de temps de déplacement de 18 dollars de l'heure. Cette valeur de temps (multipliée par le temps de déplacement total) est ajoutée aux coûts déboursés pour calculer le coût de déplacement généralisé total d'un voyage donné.



Rôle des transports

Des routes, des ponts et des réseaux de transport en commun nouveaux, ou sinon une utilisation et un fonctionnement plus efficaces de ces biens, peuvent améliorer les temps d'accès à tous les biens de l'infrastructure. Engager par la suite des investissements dans les transports peut accroître la capacité de toute la province dans les divers secteurs. Il est toutefois important que ces investissements dans les transports soient réalisés au bon endroit, par rapport non seulement aux autres infrastructures publiques existantes, mais aussi aux populations actuelles et futures de résidents et de travailleurs et aux principaux attraits. Comme avec d'autres types d'infrastructures, il importe aussi d'utiliser de la façon la meilleure et la plus efficace possible l'infrastructure des transports existante avant d'ajouter une nouvelle infrastructure.

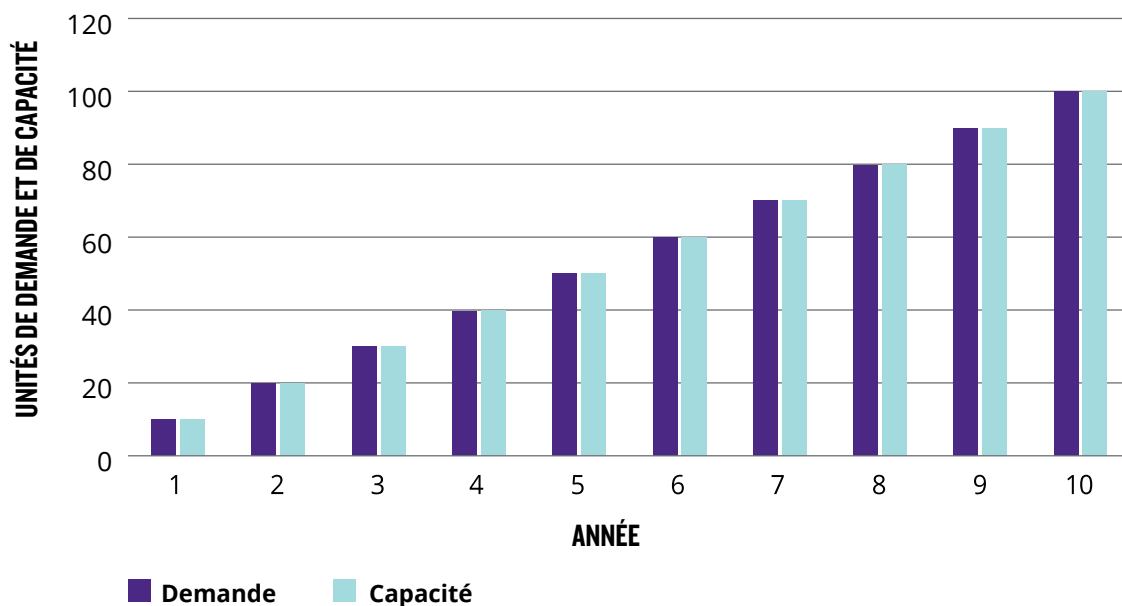
Le moment opportun

En général, la capacité de l'infrastructure a un caractère indivisible. En termes plus techniques, cela signifie que

la capacité de l'infrastructure ne peut être augmentée par ajouts infiniment petits. Cette indivisibilité pose un problème pour augmenter la capacité. Si la capacité est toujours ajoutée avant d'être pleinement utilisée, une partie sera toujours gaspillée (immobilisant du capital qui pourrait être employé ailleurs dans la fonction publique ou l'économie plus large). D'un autre côté, si la capacité est toujours ajoutée après être pleinement utilisée, les niveaux de service chuteront et certains utilisateurs potentiels ne recevront plus de service. Ce problème est exacerbé par des délais de planification et de construction longs lorsqu'il s'agit d'augmenter la capacité (pour certains investissements plus que pour d'autres).

Prenons l'exemple d'une situation « idéale » dans laquelle la capacité peut être augmentée par ajouts infiniment petits. La figure 17 illustre cette situation pendant une période de dix ans, où la demande et la capacité augmentent toutes deux de dix unités par an. La demande demeure ainsi égale à la capacité, sans demande excédentaire ni capacité excédentaire.

Figure 17 : La capacité peut être augmentée par ajouts infiniment petits

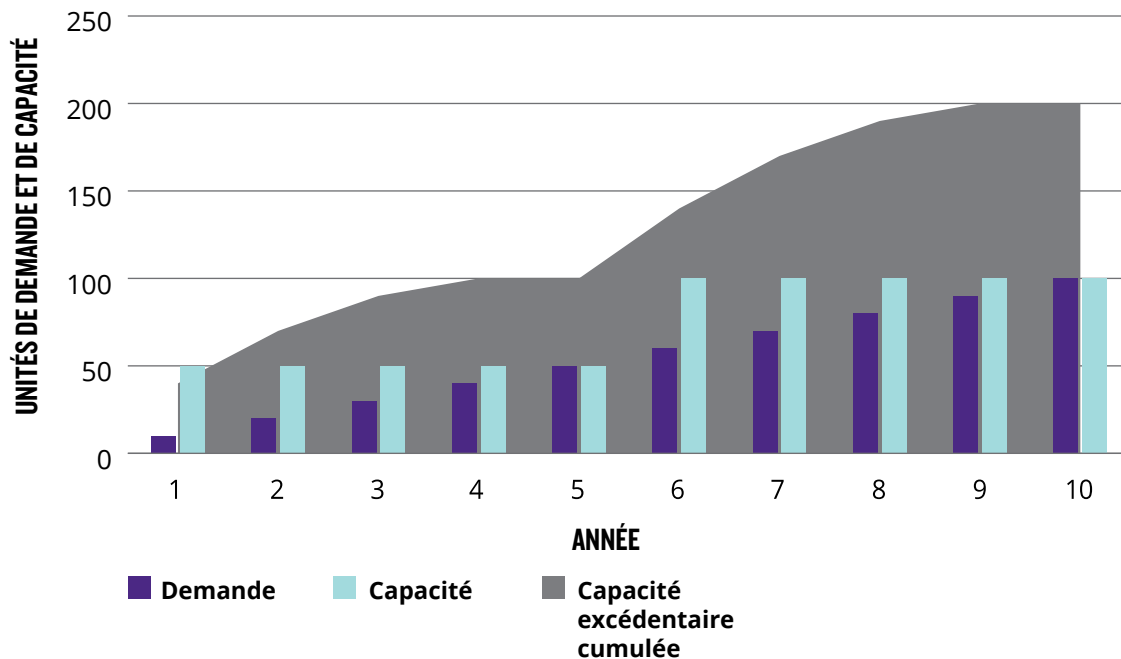


Que se passe-t-il lorsque le profil de la demande est le même, mais que la capacité n'a pu être augmentée que de 50 unités? Dans une telle situation, on se retrouverait avec un compromis entre une capacité excédentaire et une demande excédentaire dans une année donnée.

Le compromis finalement choisi dépend des coûts relatifs de la capacité excédentaire et de la demande

excédentaire. Si le coût de la demande excédentaire est bien supérieur à celui de la capacité excédentaire, la règle de décision pourrait être d'accroître la capacité, de sorte que la demande ne dépasse jamais la capacité dans une année donnée. La figure 18 illustre cette situation, avec le même profil demande-croissance que dans la figure 17.

Figure 18 : **Le moment de l'expansion est choisi afin d'éviter un excédent de la demande**



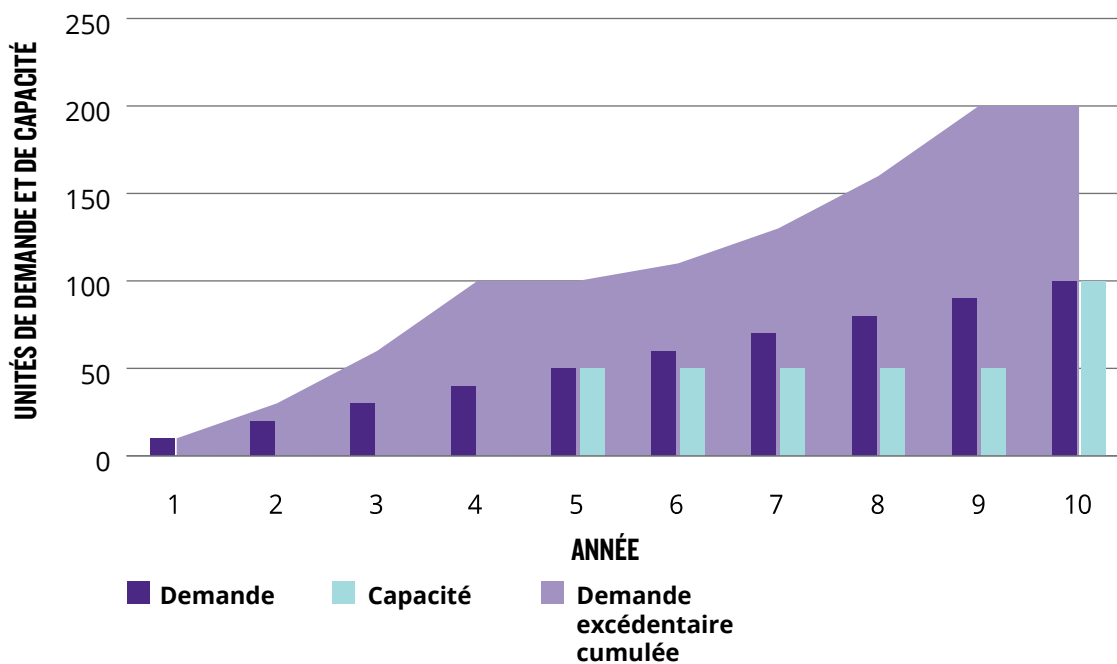
Parce que la capacité peut être augmentée seulement par ajouts de 50 unités, il y a une capacité excédentaire pendant les années une à quatre, puis à nouveau dans les années six à neuf. Au cours de la période de dix ans, la capacité excédentaire cumulée s'élève à 200 unités. Le coût de cette capacité excédentaire est le coût de renoncement des fonds inutilisés auquel s'ajoutent les coûts d'entretien et de fonctionnement rattachés à l'exploitation d'une installation qui est plus grande que nécessaire dans le moment.

Si, d'un autre côté, le coût de la capacité excédentaire l'emporte largement sur celui de la demande excédentaire, la règle de décision pourrait être de prévoir le moment de l'expansion de la capacité de sorte qu'il n'y ait jamais de capacité gaspillée. La figure 19 dépeint cette situation.

Dans ce cas, la demande est excédentaire dans les années une à quatre, puis à nouveau dans les années six à neuf. Au cours de toute la période, la

demande excédentaire cumulée s'élève à 200 unités. Le coût de cette demande excédentaire est l'avantage perdu que les usagers auraient obtenu s'ils avaient eu accès aux services qu'ils souhaitent, ou la perte en niveaux de service.

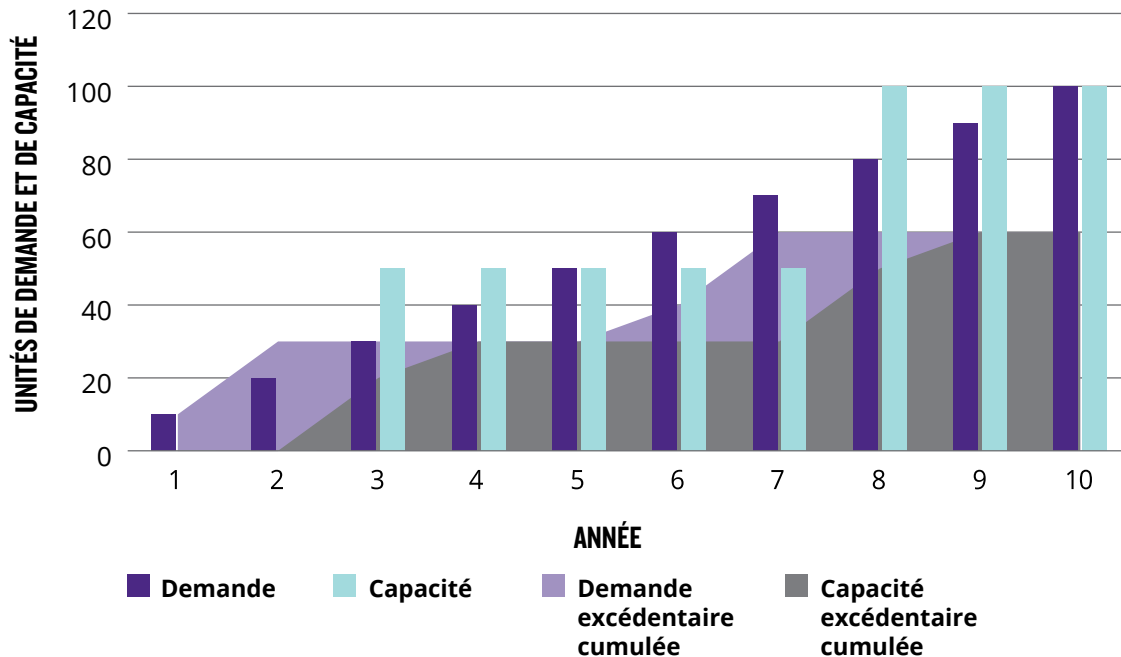
Figure 19 : Le moment de l'expansion est choisi afin d'éviter un excédent de la capacité



Comme on l'a mentionné, la règle de décision pour déterminer le moment où ajouter de la capacité devrait être éclairée par les coûts relatifs de la capacité excédentaire et de la demande excédentaire. Dans une situation simple où le coût d'une unité de capacité excédentaire est égal au coût d'une unité de demande excédentaire, la règle de décision pourrait être de développer la capacité, de façon à réduire au minimum la somme de la capacité excédentaire cumulée et de la demande excédentaire cumulée. La figure 20 présente cette situation.



Figure 20 : Le moment de l'expansion est choisi afin de réduire au minimum la somme de la capacité et de la demande excédentaires



Dans ce cas, les périodes de capacité excédentaire et de demande excédentaire alternent. Sur la période de dix ans, la demande excédentaire est de 60 unités, tout comme la capacité excédentaire cumulée, la somme des deux s'élevant à 120 unités. Étant donné ce profil de demande et la contrainte limitant l'augmentation de la capacité à des ajouts de 50 unités seulement, un total de 120 unités de capacité et demande excédentaires cumulées est le plus petit pouvant être obtenu.

Il s'agit d'exemples simples bien entendu. Des modèles pratiques concrets auraient à prendre en compte les conséquences propres à chaque décision d'investissement, ou propres au moins au groupe de biens élargi.

En général, les conséquences d'une capacité excédentaire seront relativement communes dans toutes les catégories de biens, aussi longtemps que le coût de renonciation des fonds est semblable.

Les conséquences d'une demande excédentaire varieront considérablement entre les secteurs et au sein de chacun. Une demande excédentaire pour les hôpitaux pourrait signifier notamment des délais d'attente plus longs, plus de maladies et éventuellement une hausse des taux de mortalité. Pour les écoles, une demande excédentaire pourrait signifier des tailles de classe sous-optimales, des temps de trajet plus longs pour certains élèves (pour se rendre dans les écoles à proximité ayant une capacité suffisante) que la durée idéale, le recours à des immeubles mobiles pour offrir une capacité temporaire ainsi que d'autres mesures.

Dans les secteurs, ces compromis peuvent être faits de manière explicite ou implicite. Entre les secteurs, ils sont réalisés de manière implicite. Pour prendre des décisions optimales dans l'ensemble des secteurs, il est nécessaire de mieux comprendre les conséquences d'une demande excédentaire, en s'appuyant sur des données et une analytique meilleures.

Autres facteurs à prendre en compte

Pour établir l'ordre des priorités à l'échelle intersectorielle, il importe de prendre en compte d'autres facteurs, comme notamment le coût engendré par la surcapacité et la sous-capacité dans chaque secteur, la volatilité ou l'incertitude de la demande et le fait que différentes régions permettent ou non le partage de la capacité. Toutes ces questions commencent néanmoins par la nécessité de mesurer la capacité, la demande et l'utilisation. Toute amélioration de la compréhension et de la mesure de la capacité, de la demande et de l'utilisation entre les secteurs contribuera au processus d'établissement des priorités, tout en tenant compte d'autres facteurs importants.

SECTION 2.3 : PLANIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE ET ÉTABLISSEMENT DES PRIORITÉS

2.3.1 Renforcement de la planification de l'infrastructure et établissement des priorités par le biais d'une collaboration interministérielle

Comme l'exige la LISEP, lorsqu'elle évalue les investissements dans l'infrastructure, la province examine un éventail d'éléments probants, dont les coûts du cycle de vie d'un bien et la capacité d'un projet à stimuler l'économie, en harmonie avec les objectifs de politique publique, et à parvenir à un rendement à long terme du capital investi.

Se fondant sur les principes de la LISEP, le ministère de l'Infrastructure a entrepris d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de transformation triennal, destiné à améliorer la capacité du gouvernement à prendre des décisions mieux éclairées en matière d'investissement dans l'infrastructure. Afin d'établir l'ordre des priorités des projets et des programmes, le ministère crée actuellement un cadre d'analyse fondé sur des données probantes pour renforcer l'établissement de l'ordre des priorités des projets et des programmes en tenant compte des principes de planification de l'infrastructure. Ces principes aideront les ministères à élaborer des analyses de rentabilisation solides, comparables d'un secteur à l'autre. Grâce à cela, les ministères pourront renforcer leur capacité dans le domaine de la planification de l'infrastructure et de l'établissement de l'ordre des priorités des projets dans le contexte du plan.



En collaboration avec d'autres ministères, le gouvernement a entrepris un vaste examen de la planification de l'infrastructure et une identification des pratiques exemplaires pouvant être mises en œuvre dans tous les ministères et organismes de l'Ontario. Les pratiques exemplaires seront traduites dans des lignes directrices destinées aux ministères, qui aideront à établir des normes de pratique afin d'améliorer les analyses de rentabilisation. Ces lignes directrices procureront plus d'uniformité et de transparence au ministère dans le cadre de son effort d'établissement de l'ordre des priorités.

Le ministère de l'Infrastructure a donné un aperçu d'un plan triennal visant à renforcer la planification de l'infrastructure et l'établissement de l'ordre des priorités, à l'image de la durée de trois ans pour la gestion des biens :

- En 2017, le ministère de l'Infrastructure collabore avec le Secrétariat du Conseil du Trésor pour opérationnaliser la première phase d'un cadre amélioré de planification et d'établissement de l'ordre des priorités, en s'appuyant sur la planification actuellement entreprise par les ministères. Le cadre précisera des investissements essentiels qui répondent aux besoins en infrastructure. Le ministère de l'Infrastructure travaille également avec le ministère des Affaires municipales afin d'évaluer l'harmonisation des projets d'infrastructure proposés avec les plans municipaux officiels ainsi que le cadre d'aménagement du territoire de la province.
- En 2018, le cadre de planification et d'établissement de l'ordre des priorités continuera d'être amélioré. Pour ce faire, le ministère de l'Infrastructure travaillera avec d'autres ministères pour déterminer les critères, et dégager un consensus à leur égard, pour renforcer l'établissement de l'ordre des priorités des projets d'infrastructure dans l'ensemble des secteurs et éprouver les critères désignés. Le ministère de l'Infrastructure fournira en outre une orientation à d'autres ministères pour leur permettre d'élaborer des analyses de rentabilisation solides, comparables d'un secteur à l'autre, qui soutiennent l'établissement de l'ordre des priorités, conformément aux exigences relatives aux présentations et aux directives du Conseil du Trésor/Conseil de gestion du gouvernement. Des analyses de rentabilisation solides accentueront la capacité du ministère à définir les investissements appropriés, y compris à évaluer s'il existe d'autres modes de prestation des services qui seraient susceptibles d'éviter de devoir investir. La comparabilité entre les secteurs aura pour effet d'améliorer l'intégration et l'harmonisation des investissements dans l'ensemble des secteurs.
- En 2019, le ministère de l'Infrastructure s'attachera à obtenir des propositions liées à l'infrastructure qui sont étayées par des analyses de rentabilisation solides et uniformes et évaluées par rapport à des critères communs d'établissement des priorités, notamment — mais sans s'y limiter — des critères qui mesurent les incidences économiques, sociales et environnementales. De plus, le gouvernement renforcera l'harmonisation de la planification de l'infrastructure et des décisions en matière d'investissement avec les plans municipaux officiels ainsi que le cadre d'aménagement du territoire de la province en vue d'améliorer le développement de collectivités et de régions complètes intégrées.



PROCHAINES ÉTAPES

Le ministère de l'Infrastructure a pour objectif de faire de l'Ontario un chef de file mondial de la planification de l'infrastructure. Pour y parvenir, il fera fond sur des processus de planification de l'infrastructure qui laissent apparaître d'excellents principes de gestion des biens, établis d'après des données complètes sur l'état, la fonction et l'utilisation des biens de l'infrastructure. Le ministère a aussi l'intention de garantir que les priorités en matière d'infrastructure reflètent les besoins communautaires, éclairées par un cadre de macro-niveau qui tienne compte des répercussions macroéconomiques de l'investissement dans l'infrastructure.

Le ministère de l'Infrastructure a lancé un processus de recherche et de consultation juridictionnelles à grande échelle auprès de spécialistes de l'industrie pour dégager les pratiques exemplaires dans le domaine de la planification de l'infrastructure et de l'établissement des priorités. Une étude est actuellement réalisée sur les méthodes d'établissement des priorités employées en Nouvelle-Zélande, en Nouvelle-Galles du Sud (Australie), dans le Queensland (Australie), au Royaume-Uni et dans d'autres territoires. Les pratiques exemplaires qui ressortent de cette étude contribuent déjà à élaborer les phases préliminaires du cadre de planification et d'établissement des priorités pour les investissements dans l'infrastructure.

Parallèlement à la recherche et aux consultations d'ordre juridictionnel, le ministère de l'Infrastructure prévoit tirer parti de la recherche provenant de publications académiques sur des outils d'établissement des priorités comme l'analyse multivariable. Cette forme d'analyse est actuellement employée au Royaume-Uni, en Corée du Sud, en Irlande, au Chili, en Australie et par des organismes comme la Banque mondiale; elle constitue une

approche avancée servant à comparer les propositions d'investissement dans l'infrastructure. Les leçons tirées de la recherche sur l'utilisation de l'analyse multivariable et d'autres méthodes d'établissement des priorités aideront à mieux éclairer la façon dont les décisions fondées sur des données probantes sont prises en Ontario pour les investissements dans l'infrastructure.



ACRONYMES

CGBI	Cadre de gestion des biens d'infrastructure
CT/CGG	Conseil du Trésor/Conseil de gestion du gouvernement
CSAO	Council of Senior Administrative Officers
DMFA	Diversification des modes de financement et d'approvisionnement
ERRP	Examen, renouvellement et réorganisation des programmes
FRISS	Fonds pour le réaménagement de l'infrastructure du système de santé
IEC	Indice de l'état de la chaussée
IEI	Indice de l'état des installations
IEP	Indice de l'état des ponts
IIMM	International Infrastructure Management Manual
IO	Infrastructure Ontario
LCBO	Régie des alcools de l'Ontario
LISEP	<i>Loi de 2015 sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité</i>
OAPPA	Ontario Association of Physical Plant Administrators
PEEI	Programme d'évaluation de l'état des installations
PGBL	Programme de gestion des biens locatifs
PGRB	Programme de planification de la gestion responsable des biens
PILT	Plan d'infrastructure à long terme
SGB	Système de gestion des biens
SLJO	Société des loteries et des jeux de l'Ontario
TI	Technologie de l'information
VRA	Valeur de remplacement actuelle



ON RENFORCE

ontario.ca/ONrenforce

COORDONNÉES

Ministère de l'Infrastructure

Numéro de téléphone principal

Adresse postale :

900, rue Bay, édifice Hearst, 8e étage

Toronto (Ontario) M7A 2E1

Canada

Téléphone : 416 314-0998

ATS : 416 325-3408

Sans frais : 1 800 268-7095

Courriel : ministryofinfrastructure@ontario.ca

ISBN 978-1-4606-9111-3 (Imprimé)

ISBN 978-1-4606-9113-7 (HTML)

ISBN 978-1-4606-9112-0 (PDF)

Imprimeur de la Reine pour l'Ontario© 2017

