

Le Plan de gestion des actifs pour les transports en commun

Mai 2024



Introduction	3
1.1 Le contexte.....	3
1.2 Les catégories et les types d'actifs	3
L'état des infrastructures locales	5
2.1 L'inventaire et l'évaluation des actifs.....	5
2.2 L'âge et l'état des infrastructures.....	6
Les niveaux de service	12
La stratégie de gestion des actifs	14
4.1 Les pratiques, procédures et outils.....	14
4.2 La demande projetée et l'évaluation des services.....	15
4.3 La gestion du cycle de la durée utile et les risques.....	17
La stratégie de financement	18
5.1 L'évolution des dépenses.....	18
5.2 La prévision des dépenses.....	18
5.3 Le déficit du financement.....	19
Le plan d'amélioration et de surveillance	22
Complément d'information	23



Introduction

1.1 Le contexte

Le Règlement de l'Ontario 588/17 (Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale) oblige toutes les municipalités à préparer des plans de gestion des biens référentiels pour l'ensemble de leurs actifs. L'objectif de cette loi consiste à permettre aux municipalités de démontrer qu'elles peuvent assurer l'entretien de leurs actifs, en mettant en équilibre l'abordabilité, les risques et les niveaux de service pour en préserver la situation actuelle, sans apporter de changement aux niveaux de service, pour les 10 prochaines années.

Pour respecter les exigences du gouvernement provincial, la Ville a mis au point cette première version du Plan de gestion des actifs pour les transports en commun. Ce plan fait état de la situation actuelle des actifs, des niveaux de service offerts, des stratégies et des activités menées par la Ville, des détails financiers rétrospectifs et prévus, ainsi que des mesures potentielles d'amélioration. Ce document stratégique donne un aperçu de la situation actuelle et constitue un point de départ pour la planification et la prise de décision dans la gestion des actifs. Le Plan de gestion des actifs se fonde sur les données et l'information financière relative à ces actifs 2023.

1.2 Les catégories et les types d'actifs

Le Plan de gestion des actifs pour les transports en commun regroupe les actifs qui permettent d'assurer les services de transport en autobus, dans l'O-Train et dans Para Transpo, afin d'offrir aux résidents et aux visiteurs des options pour se déplacer dans les transports en commun.

Pour les actifs du train léger de la Ville, ce rapport :

- comprend les actifs de la Ligne 1 de l'O-Train qui appartiennent à la Ville;
- exclut les actifs des transports en commun qui sont ou seront visés par la mise en œuvre de l'Étape 2 du TLR, par exemple les infrastructures du Transitway situées sur le tracé projeté de l'Étape 2 du TLR et sur les Lignes 2 et 4 de l'O Train;
- exclut les actifs des transports en commun qui font partie du contrat de l'Étape 2 du TLR, ainsi que les actifs existants des Lignes 2 et 4 de l'O Train et qui sont réfectionnés. Ces actifs feront partie d'une prochaine version du Plan de gestion des actifs.



Catégories et types d'actifs pour les transports en commun

Installations de transport en commun

- Arrêts d'autobus et abribus
- Biens d'équipement général des garages
- Bâtiments et infrastructures des transports en commun
- Parcs relais

Parc de véhicules de transport en commun

- Autobus
- Véhicules de soutien opérationnel
- Véhicules de Para Transpo

Actifs linéaires des transports en commun

- Transitway et voies réservées

Structures des transports en commun

- Ponts routiers
- Ponceaux routiers
- Ponts routiers –ponceaux
- Autres structures de transport en commun

Autres actifs des transports en commun

- Lampadaires des transports en commun

Actifs de la Ligne 1 de l'O-Train

- Ponts de la Ligne 1 de l'O-Train
- Stations de la Ligne 1 de l'O-Train
- Véhicules de la Ligne 1 de l'O-Train
- Ponceaux de la Ligne 1 de l'O-Train
- Tunnels de la Ligne 1 de l'O-Train
- Véhicules ferroviaires non commerciaux
- Infrastructures et entretien de la Ligne 1 de l'O-Train
- Voies ferrées et infrastructures ferroviaires
- Autres structures de la Ligne 1 de l'O-Train



L'état des infrastructures locales

L'état des infrastructures locales qui font l'objet du Plan de gestion des actifs est à jour en date de janvier 2023; sont donc exclus, les actifs pour les transports en commun qui sont impactés par la mise en œuvre de l'Étape 2 du TLR (dont les stations du Transitway, les voies du Transitway et ses structures implantées sur le tracé de l'Étape 2 du projet de TLR) et les actifs des transports en commun qui font partie du contrat de l'Étape 2 du projet de TLR (qui feront l'objet d'une éventuelle version du Plan de gestion des actifs).

2.1 L'inventaire et l'évaluation des actifs

La valeur à neuf totale des actifs pour les transports en commun est de l'ordre de 4,43 milliards de dollars, comme l'indique la synthèse du tableau ci après.

Inventaire et valeur à neuf des actifs pour les transports en commun

Catégories d'actifs	Inventaire	Valeur à neuf
Installations de transport en commun	1 923	810 M\$
Parc de véhicules de transport en commun	1 074 ¹	962 M\$
Actifs linéaires de transport en commun	82 km	136 M\$
Structures de transport en commun	209	896 M\$
Autres actifs de transports en commun	2 100	14 M\$
Actifs de la Ligne 1 de l'O-Train	88 28 km	1 611 M\$

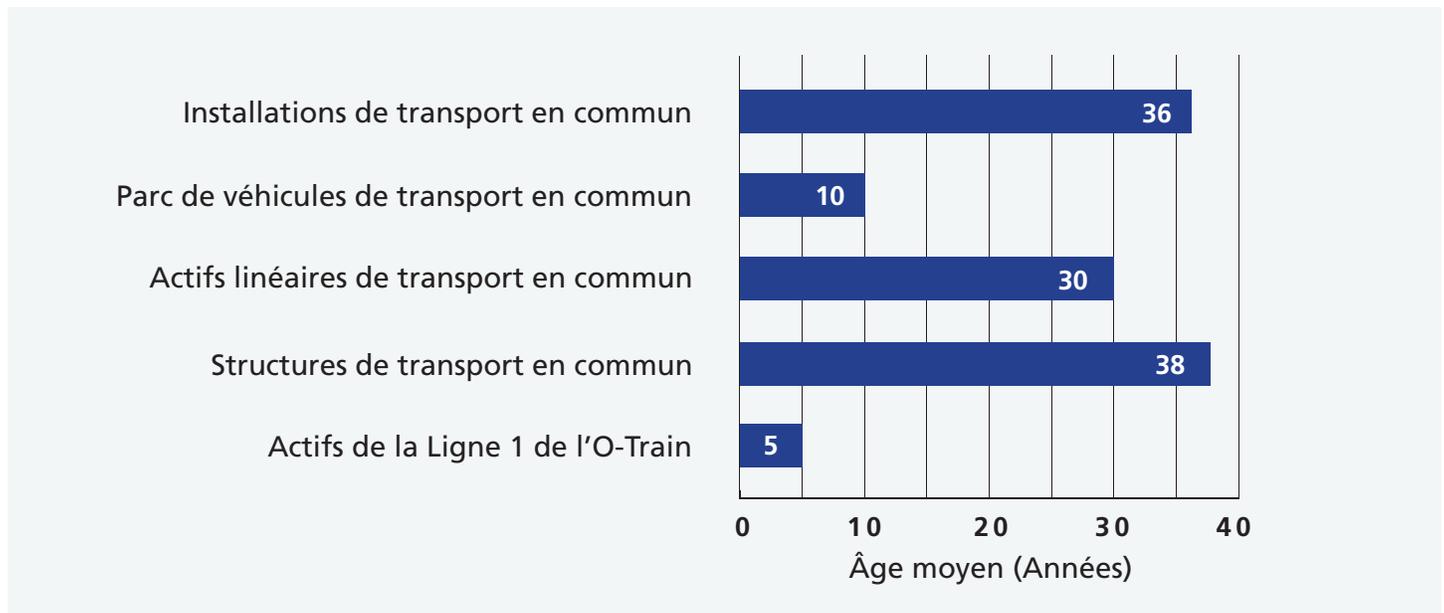
¹ Après la collecte des données menée pour ce rapport, on a considérablement réduit l'inventaire du parc de véhicules de transport en commun. Les valeurs comptabilisées dans ce Plan de gestion des actifs correspondent aux données de janvier 2023.



2.2 L'âge et l'état des infrastructures

L'âge d'un actif donne une idée du nombre d'années à courir d'ici la fin de sa durée utile et des interventions que la Ville peut être appelée à mener pour en assurer la réfection. La figure ci-après fait état de l'âge moyen des actifs pour les transports en commun.

Âge moyen des actifs pour les transports en commun



La Ville fait appel à différentes techniques et solutions pour recueillir et évaluer les données sur l'état des actifs, de même que selon différentes fréquences, comme l'indique la synthèse reproduite dans le tableau ci-après.

Méthodes de collecte des données sur l'état des actifs pour les transports en commun

Types d'actifs	Techniques de collecte des données sur l'état des infrastructures	Fréquence
Arrêts d'autobus et abribus	Inspection et entretien	Arrêts : 3 mois
		Abribus : selon le cycle de la durée utile – nettoyage annuel toutes les deux semaines
Biens d'équipement général des garages	Selon l'âge	Chaque année
Parcs relais	Outil d'auscultation automatique des routes	Variable
Bâtiments et infrastructures de transport en commun	Mission de vérification de l'état du bâtiment	10 ans
Autobus	Inspection et entretien	Travaux nécessaires en fonction du moment de l'année ou du kilométrage (selon les directives du BGMU)
Véhicules de soutien opérationnel		
Véhicules de Para Transpo	Inspection et entretien	6 mois
Transitway et voies réservées	Outil d'auscultation automatique des routes	2 ans
Ponts routiers de transport en commun	Conformément au Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (OSIM)	2 ans (au plus 4 ans pour les ponceaux des ponts avec travées de 3 à 6 mètres)
Ponts routiers de transport en commun – ponceaux		
Ponceaux routiers de transport en commun	Inspection	Variable
Autres structures de transport en commun	Inspection	Variable
Lampadaires de transport en commun	Sans objet	Sans objet



Types d'actifs	Techniques de collecte des données sur l'état des infrastructures	Fréquence
Installations et entretien de la Ligne 1 de l'O-Train	Inspection et entretien	Entretien assuré à intervalles réguliers; inspections structurelles menées tous les deux ans (installation d'entretien et de remisage)
Ponceaux de la Ligne 1 de l'O-Train	Inspection et entretien	Collecte et compte rendu, chaque année, de toutes les données sur l'état des infrastructures (PREP9 – Autres données sur l'état des catégories d'actifs). Inspections menées tous les deux ans
Ponts de la Ligne 1 de l'O-Train	Conformément au Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (OSIM)	Inspections menées tous les deux ans
Stations de la Ligne 1 de l'O-Train	Inspection et entretien	Entretien et nettoyage assurés à intervalles réguliers. Inspections structurelles menées tous les deux ans
Tunnels de la Ligne 1 de l'O-Train	Inspection et entretien	Collecte et compte rendu, chaque année, de toutes les données sur l'état des infrastructures (PREP5 – Données sur l'état des tunnels)
Véhicules de la Ligne 1 de l'O-Train	Inspection et entretien	Entretien et inspections assurés à intervalles réguliers à des intervalles prédéterminés selon le kilométrage
Véhicules ferroviaires non commerciaux	Inspection et entretien	Tour d'horizon journalier (des véhicules). Vérification hebdomadaire (des véhicules rail-route). Entretien et inspections assurés à intervalles réguliers à des intervalles prédéterminés selon le kilométrage (des véhicules rail route/engin d'entretien de la voie)
Voies ferrées et infrastructures ferroviaires	Inspection et entretien	Entretien régulier et inspections à intervalles prédéterminés, chaque jour ou chaque année (voie ferrée, branchements et appareils de voie spéciaux, SSC et signaux)
Autres structures de la Ligne 1 de l'O-Train	Conformément au Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (OSIM)	Inspections menées tous les deux ans (murs de soutènement)



D'après les données sur l'état des infrastructures, étoffées par les connaissances et le jugement professionnel de l'expert de la question, on évalue l'état des actifs sur un barème dont les notes sont comprises entre « Très satisfaisant » et « Très médiocre », comme l'indique le tableau ci-après.

Barème en cinq points pour l'état des actifs pour les transports en commun

Notation	Description de la note	Opinion de l'expert de la question	Indice de la qualité de l'asphaltage	Indice de l'état	Indice de l'état des installations (IEI) ⁽¹⁾	Durée utile utilisée	Reliquat de la durée utile
		(Arrêts d'autobus et abribus)	(Parcs relais, Transitway et voies réservées)	(Structures de transport en commun, ponceaux, ponts, tunnels et autres structures de la Ligne 1 de l'O-Train)	(Bâtiments et installations de transport en commun)	(Stations de transport en commun de la Ligne 1 de l'O-Train)	(Parc de véhicules de transport en commun)
Très satisfaisant	État physique sain Aucun risque de défaillance à court terme et aucune intervention nécessaire	Opinion de l'expert de la question	80 – 100	80 – 100	< 0,02	< 25 %	Opinion de l'expert de la question (variable en fonction du type de véhicule)
Good	Adapté pour aujourd'hui Acceptable; généralement au début ou au milieu de la durée de service prévue		60 – 79	70 – 79	0,02 – 0,05	26 % – 50 %	
Passable	Attention à porter aux infrastructures Approche de la fin de la durée utile; état inférieur à la norme; une grande partie du réseau est considérablement détériorée.		40 – 59	60 – 69	0,05 – 0,15	51 % – 75 %	
Médiocre	Augmentation du risque de perturber le service Augmentation du risque de perturber le service Proximité ou dépassement de la fin de la durée utile prévue; signes généralisés de détérioration avancée; certaines infrastructures pourraient être inutilisables.		20 – 39	40 – 59	0,15 – 0,30	76 % – 100 %	
Très médiocre/ Proche de la fin de la durée utile	Inadapté au maintien en service (infrastructures bâties/ Proche de la fin de la durée utile (parc automobile)) Proximité ou dépassement de la fin de la durée utile prévue; signes généralisés de détérioration avancée; certains actifs bâtis pourraient être inutilisables.		0 – 19	0 - 39	> 0,30	> 100 %	

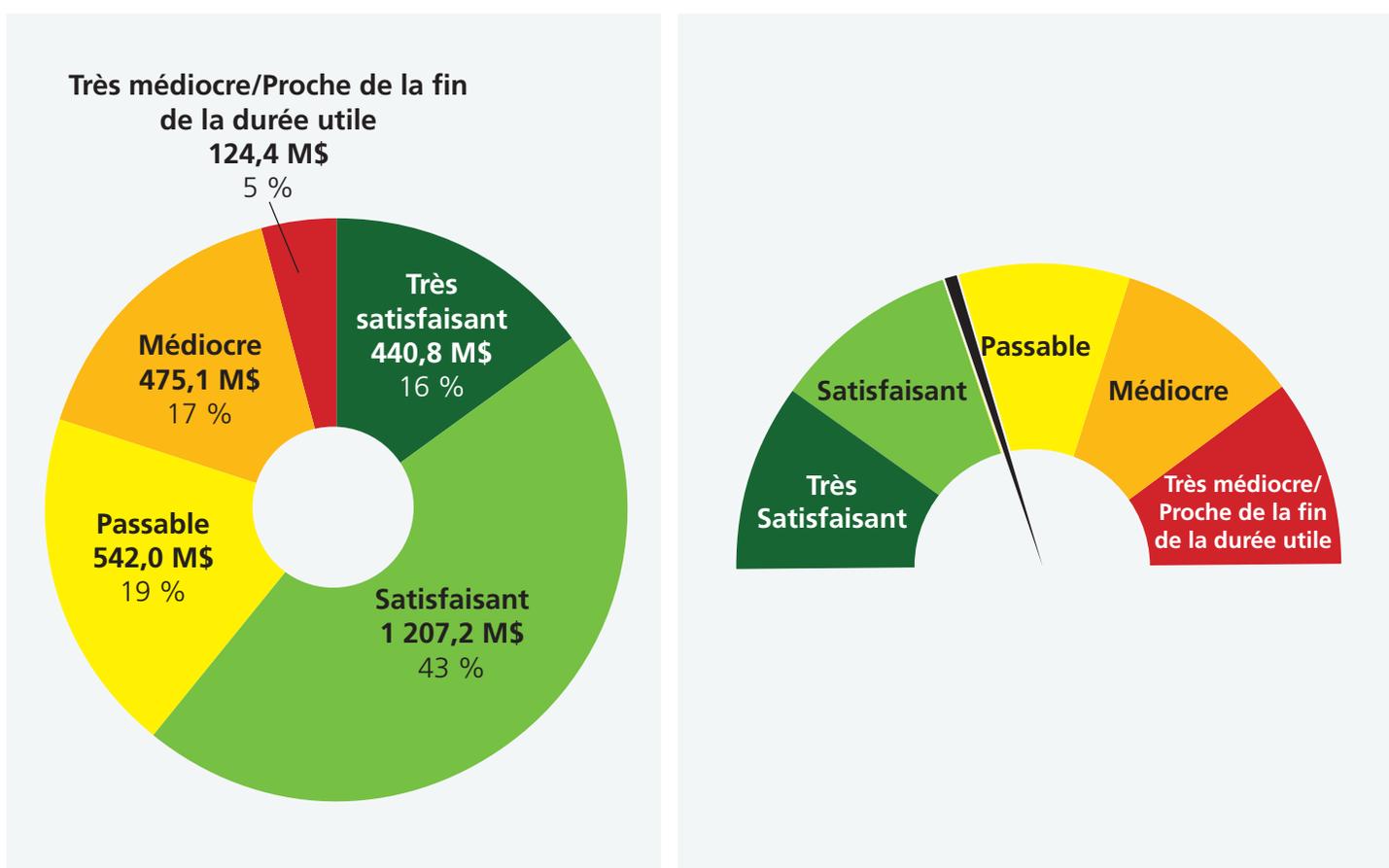


(1) Pour les bâtiments et les infrastructures dont l'IEI = 0 ou aucun entretien reporté n'est déclaré, ou encore, l'entretien obligatoire est déclaré, mais n'a pas encore été reporté; la déclaration de l'état se fonde sur la durée utile type utilisée, à savoir :

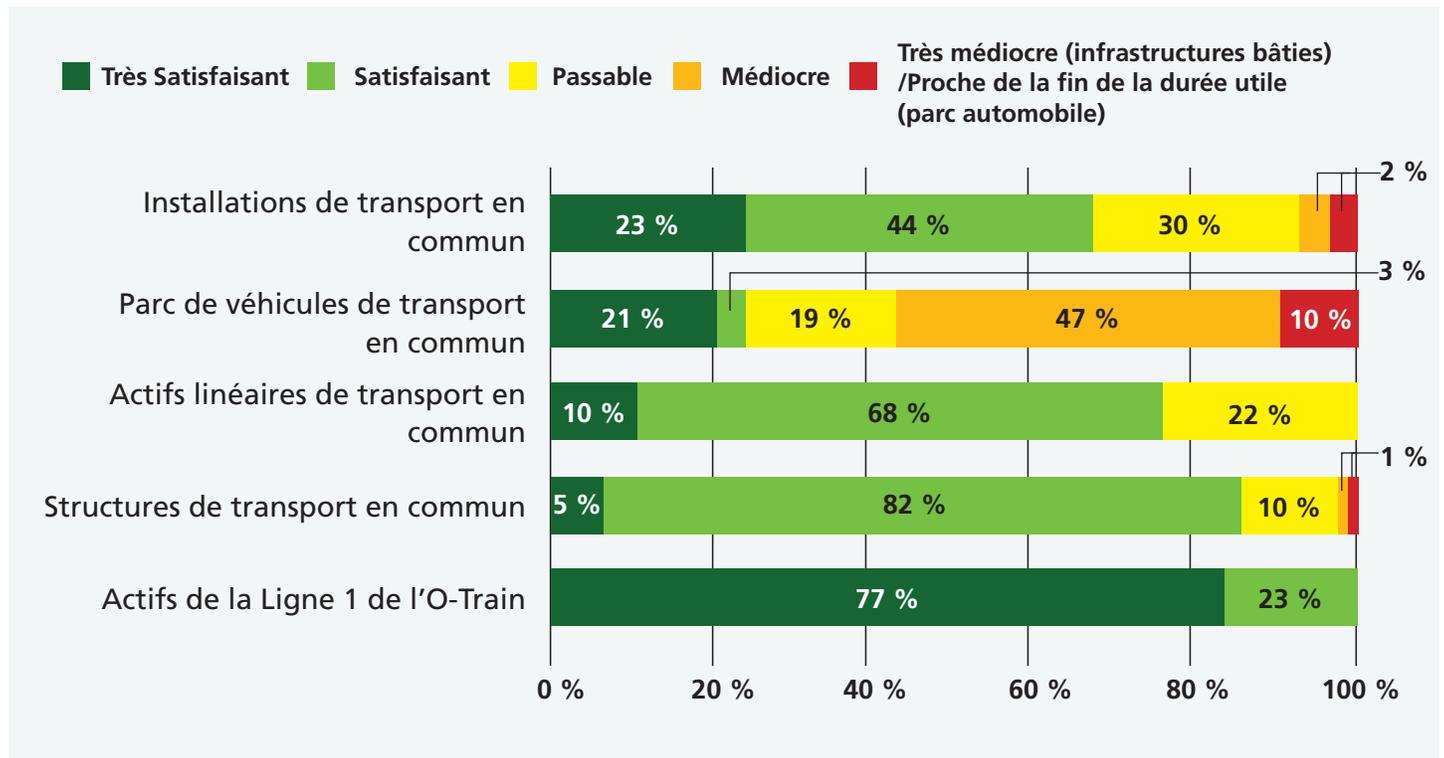
	Très satisfaisant	Satisfaisant	Passable	Médiocre	Très médiocre
Durée utile type utilisée	<40 %	40 % - 70 %	70 % - 90 %	90 % - 100 %	≥100 %

Dans l'ensemble, l'état des actifs pour les transports en commun est « satisfaisant ou passable ». Les figures ci après font état de la répartition des différentes catégories d'actifs. Il faut noter que les autobus les plus anciens du parc automobile des transports en commun seront toujours dans un état très lamentable à mesure qu'ils se rapprochent de la fin de leur durée utile planifiée; ils restent sécuritaires et peuvent être utilisés jusqu'à ce qu'on les mette au rencart.

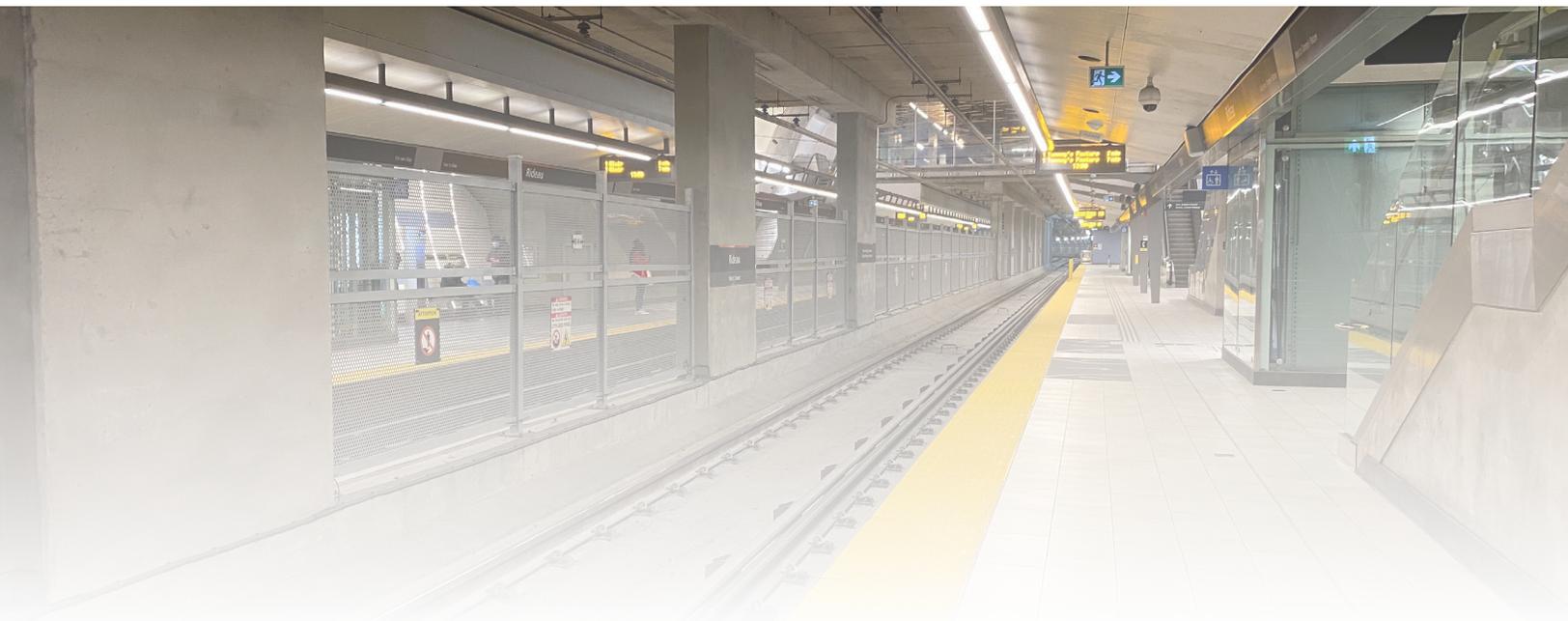
Profil de l'état de l'ensemble des actifs pour les transports en commun



Profil de l'état des actifs pour les transports en commun



Note: Les données sur l'état des installations étaient indisponibles ou incomplètes pour les autres actifs pour les transports en commun.



Les niveaux de service

Les infrastructures de la Ville existent pour servir les clients. Les niveaux de service permettent de mesurer le service effectivement offert, ce qui permet de prendre des décisions sur les infrastructures d'après les services qu'elles assurent, au lieu de simplement s'en remettre à leur état.

Le Plan de gestion des actifs pour les transports en commun établit les indicateurs des niveaux de service et fait état des niveaux de service actuellement offerts. Les indicateurs cadrent avec les objectifs de la Ville et confirment que les actifs pour les transports en commun doivent être gérés pour :

- accroître l'achalandage des transports en commun;
- offrir un réseau de transport en commun sûr et sécuritaire;
- réduire les émissions attribuables aux activités et aux installations de la Ville;
- accroître la résilience aux phénomènes météorologiques extrêmes et aux effets des changements climatiques;
- fournir les services au moment où ils sont programmés;
- assurer l'entretien des actifs pour qu'ils soient en bon état;
- fournir à long terme des services durables et abordables.



Le tableau ci-après fait état des indicateurs des niveaux de service pour les transports en commun.

Indicateurs des niveaux de service pour les transports en commun

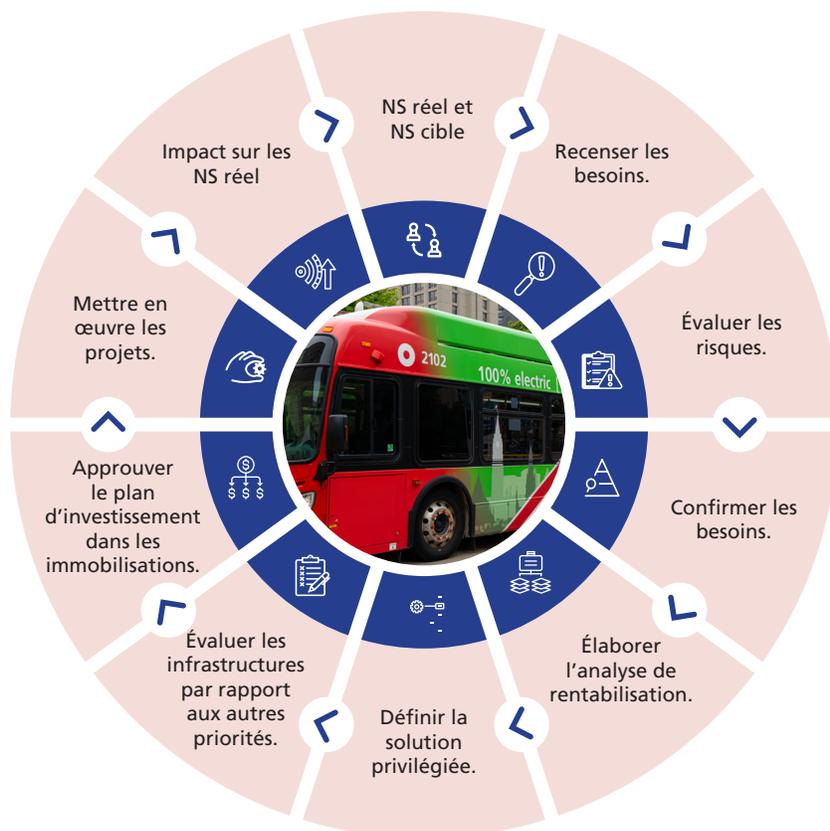
Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement actuel (2022)
Capacité et utilisation	Accroître l'achalandage des transports en commun	Nombre total de déplacements annuels complets en autobus et dans l'O-Train pour l'ensemble du réseau d'OC Transpo	50,2 millions
		Achalandage annuel de Para Transpo	572 000
Fonctions	Offrir un réseau de transport en commun sûr et sécuritaire	Taux de collision (nombre de collisions par tranche de 100 000 kilomètres parcourus dans les véhicules)	1,87
		Taux de blessures chez les usagers (par million de déplacements)	1,27
	Réduire les émissions attribuables aux activités et aux installations de la Ville	Émissions de GES par millier de pieds carrés (92,9 mètres carrés)	8,6 tonnes de CO ₂ e
		Émissions de GES pour l'ensemble du parc automobile	93 208 tonnes de CO ₂ e
	Accroître la résilience aux phénomènes météorologiques extrêmes et aux effets des changements climatiques	Pourcentage des arrêts dotés d'un abribus (offrant de l'ombre et assurant la protection contre le mauvais temps)	24 %
Fiabilité	Fournir les services au moment où ils sont programmés	Pourcentage des heures de service programmées qui ont été réalisées (autobus)	96,6 %
		Pourcentage des heures de service programmées qui ont été réalisées (Ligne 1 de l'O-Train)	98,1 %
	Assurer l'entretien des actifs pour qu'ils soient en bon état	Pourcentage des actifs dont l'état est passable ou satisfaisant	80 %
Abordabilité	Fournir à long terme des services durables et abordables	Ratio de financement pour le renouvellement des actifs	Données non disponibles
		Investissement annuel moyen dans le renouvellement	Données non disponibles



La stratégie de gestion des actifs

4.1 Les pratiques, les procédures et les outils

L'un des grands objectifs de la gestion des actifs consiste à confirmer les objectifs de la Ville et à s'assurer qu'ils cadrent avec ses plans financiers à long terme. Le Conseil municipal peut ainsi prendre des décisions en connaissance de cause et définir clairement l'orientation des moyens à prendre pour permettre à la Ville de mettre en équilibre les niveaux de service, les risques et les coûts. La Ville a des pratiques bien établies pour évaluer le risque de ne pas respecter les normes des niveaux de service collectifs et techniques et pour déterminer les activités de calcul des coûts les plus faibles pour le cycle de la durée utile afin de réduire les risques à des niveaux satisfaisants et les coûts correspondants pour prendre ces risques. Le Plan de gestion des actifs comprend les prévisions des besoins liés au maintien des niveaux de service actuels et les compare au budget planifié afin de déterminer les déficits ou les excédents de financement.



4.2 La demande projetée et l'évaluation des services

Dans la mise au point du Plan de gestion des actifs pour les transports en commun, on a préparé une estimation préliminaire des besoins financiers des services de transport en commun pour les 10 prochaines années d'après l'analyse financière menée pour la mise à jour du Plan financier à long terme (PFLT) des transports en commun (septembre 2023). Cette estimation comprend les nouveaux actifs qui permettent de promouvoir la croissance, d'améliorer les actifs existants et de les renouveler d'après les besoins du cycle de la durée utile.

La population d'Ottawa devrait se chiffrer à 1,4 million d'habitants d'ici 2046, ce qui représente une hausse de 40 % depuis 2018, comme l'indique la synthèse du tableau ci-après. Cette croissance pèsera sur les actifs et les services existants et pourrait obliger à faire appel à des actifs nouveaux ou augmentés pour répondre aux besoins grandissants.

Projections de la population de la Ville d'Ottawa pour 2046

	Projections pour 2046	Croissance depuis 2018
Population	1 409 650	402 150
Ménages	590 600	194 800
Emplois	827 000	189 500

Source: Rapport au Conseil municipal sur le nouveau Plan officiel (ACS2021-PIE-EDP-0036), octobre 2021

Ottawa a approuvé en 2021 son nouveau Plan officiel (PO) et met actuellement à jour le Plan directeur des transports (PDT). Dans le cadre de la mise à jour du PDT, on mettra au point le Plan des transports en commun, sur les grands thèmes de l'expansion des réseaux de transports en commun rapides et des réseaux prioritaires pour les transports en commun et on transformera les stations du transport en commun rapide en carrefours multimodaux intégrés dans les collectivités environnantes. La vision proposée précise qu'« [e]n 2046, le réseau de transport d'Ottawa sera souple, fiable et économique, en permettant de s'adapter à l'évolution des besoins des résidents et des entreprises sur tout le territoire de la Ville, tout en offrant à cette dernière les moyens d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre le changement climatique ».

La mise à jour 2023 du Plan financier à long terme du transport en commun dresse la liste des initiatives et des prévisions de coûts pour la période de 2023 à 2048. Chaque initiative a été répartie parmi la croissance et les autres besoins (amélioration, renouvellement, éléments non financés au titre des années précédentes et remboursement de la dette) et fait l'objet d'une synthèse pour la prévision décennale de ce Plan de gestion des actifs.²

² Les actifs de la Ligne 1 de l'O Train font l'objet d'un accord d'entretien de 30 ans et des exigences détaillées pour la cession de l'ouvrage à la Ville à la fin du contrat.



Demande projetée et prévision des besoins dans l'amélioration des transports en commun

Catégories d'actifs	Besoins en croissance sur 10 ans (en millions de dollars)	Autres besoins sur 10 ans (amélioration et renouvellement, entre autres) (en millions de dollars)	Ensemble des besoins sur 10 ans (en millions de dollars)
Actifs de transports en commun	10 682,4 \$	2 387,3 \$	13 069,7 \$
Total	10 682,4 \$	2 387,3 \$	13 069,7 \$

Dans la planification de la gestion des actifs, il faut aussi tenir compte des objectifs du Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville pour les stratégies de maîtrise afin de ralentir les impacts des dérèglements climatiques, par exemple en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, et pour les stratégies d'adaptation destinées à réduire les impacts négatifs associés aux dérèglements climatiques existants et projetés.

L'Évolution énergétique constitue le plan d'action des moyens grâce auxquels Ottawa atteindra ses cibles dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour les transports en commun, il s'agit essentiellement des projets qui accélèrent l'électrification du parc de véhicules et l'expansion des infrastructures de transport en commun. L'analyse financière du Plan de gestion des actifs se fonde sur la mise à jour du Plan financier à long terme du transport en commun (septembre 2023), qui :

- ne comprend pas l'électrification du parc de véhicules de transport en commun (et qui ne répond donc pas à la recommandation de l'Évolution énergétique pour l'électrification des transports en commun);
- fait état des projets d'infrastructures à réaliser pour étendre le réseau de transport en commun, dont l'Étape 3 du TLR et les différents projets de transport en commun rapide par autobus et de prolongement du Transitway (qui seront conformes à la plupart, mais non à la totalité des recommandations de l'Évolution énergétique pour l'expansion des transports en commun).

Les dérèglements climatiques donneront lieu à d'autres surcoûts au-delà de ceux qui sont évoqués ci-dessus, pour la maîtrise et l'adaptation; ces surcoûts sont reproduits dans le tableau ci après. Il s'agit d'estimations préliminaires établies d'après les données disponibles les plus récentes, qui seront affinées au fil du temps. Puisque ces surcoûts n'étaient pas compris dans la mise à jour du Plan financier à long terme du transport en commun (septembre 2023), il n'en est pas question dans la Stratégie de financement du Plan de gestion des actifs, et nous les présentons dans ces pages à titre d'information.



Estimation des surcoûts projetés attribuables aux dérèglements climatiques pour les transports en commun (sans tenir compte de l'électrification du parc de véhicules et de l'expansion des infrastructures de transport en commun)

Surcoûts attribuables aux dérèglements climatiques	Total estimatif des surcoûts sur 10 ans (en millions de dollars)
Augmentation des frais d'exploitation et d'entretien et des coûts du renouvellement des infrastructures des immeubles en raison des impacts à long terme graduels des dérèglements climatiques	7,8 \$ (exploitation et entretien) Hausse de +10 % des coûts du renouvellement des infrastructures
Augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien attribuable aux épisodes météorologiques extrêmes	2,9 \$
Augmentation des coûts des infrastructures pour la mise en œuvre des mesures de maîtrise des dérèglements climatiques (rénovation des immeubles)	58,7 \$

Certains coûts attribuables aux dérèglements climatiques ont été ou devraient être éventuellement au moins en partie récupérés auprès des instances supérieures du gouvernement; les estimations ne tiennent pas compte des sommes ainsi récupérées. En outre, les estimations ne captent pas les dommages causés aux infrastructures par les épisodes météorologiques catastrophiques ou extrêmes (comme les tornades), l'augmentation des besoins en renouvellement des infrastructures en raison de la détérioration accélérée des actifs, la hausse des coûts du renouvellement des infrastructures pour les actifs distincts des bâtiments (par exemple le Transitway et les voies réservées, les structures, le parc automobile et l'équipement), et enfin, les impacts graduels à long terme imputables aux risques climatiques distincts de la chaleur extrême, des précipitations extrêmes et des cycles de gel-dégel (comme les sécheresses, les tempêtes de verglas et les feux de forêt).

4.3 La gestion du cycle de la durée utile et les risques

Les activités de gestion du cycle de la durée utile se rapportent à l'ensemble des activités planifiées et des mesures adoptées pour assurer les niveaux actuels de service et réaliser la qualité de la durée économique des infrastructures. Les activités exercées portent aussi bien sur l'exploitation et l'entretien, dont l'entretien planifié et réactif, les activités de réfection (comme l'évaluation de l'état des infrastructures et les travaux de réfection), les activités de cession, ainsi que les solutions non infrastructurelles (comme les politiques et les processus qui permettent de réduire les coûts, de maîtriser les risques ou de maintenir et d'améliorer les services offerts).

La Ville fait appel à une approche fondée sur les risques dans la priorisation des investissements consacrés aux infrastructures. Les cadres et les méthodes d'évaluation des risques varient selon les divers types d'infrastructures; ils sont toutefois généralement établis d'après l'importance de chaque infrastructure du point de vue des services offerts et de leur continuité, ainsi que du nombre d'utilisateurs qui pourraient être touchés.



La stratégie de financement

La Ville continue d'investir judicieusement dans le maintien des infrastructures et a augmenté ses investissements dans les immobilisations pour qu'ils cadrent avec ses plans financiers à long terme. Les cibles recommandées pour le financement dans le cadre du Programme de gestion intégrale des actifs 2017 portaient essentiellement sur le maintien en bon état des infrastructures indispensables. Il faudra mettre à jour les plans financiers à long terme lorsque les nouveaux niveaux de service auront été définis pour en assurer la viabilité financière.

5.1 L'évolution des dépenses

Pour consulter l'information sur les dépenses antérieures d'exploitation et d'immobilisations, veuillez consulter les documents budgétaires annuels de la Ville pour les années antérieures.

5.2 La prévision des dépenses

Dans les 10 prochaines années, la Ville continuera d'investir dans les infrastructures pour étayer les dépenses opérationnelles, répondre aux besoins en réfection, assurer la croissance et apporter des améliorations. Les prévisions de recettes pour les transports en commun sont établies d'après la mise à jour du Plan financier à long terme du transport en commun (septembre 2023).

Budget prévu pour les transports en commun

Constituantes	Prévisions de dépenses/budget prévisionnel (en millions de dollars)									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Prévisions des recettes opérationnelles	558,6 \$	509,3 \$	556,7 \$	578,9 \$	601,7 \$	625,1 \$	649,6 \$	674,8 \$	704,9 \$	732,9 \$
Prévisions de recettes apportées par les immobilisations	404,6 \$	310,6 \$	379,3 \$	451,2 \$	535,3 \$	1 964,0 \$	1 870,5 \$	1 925,2 \$	2 030,0 \$	2 089,3 \$



5.3 Le déficit du financement

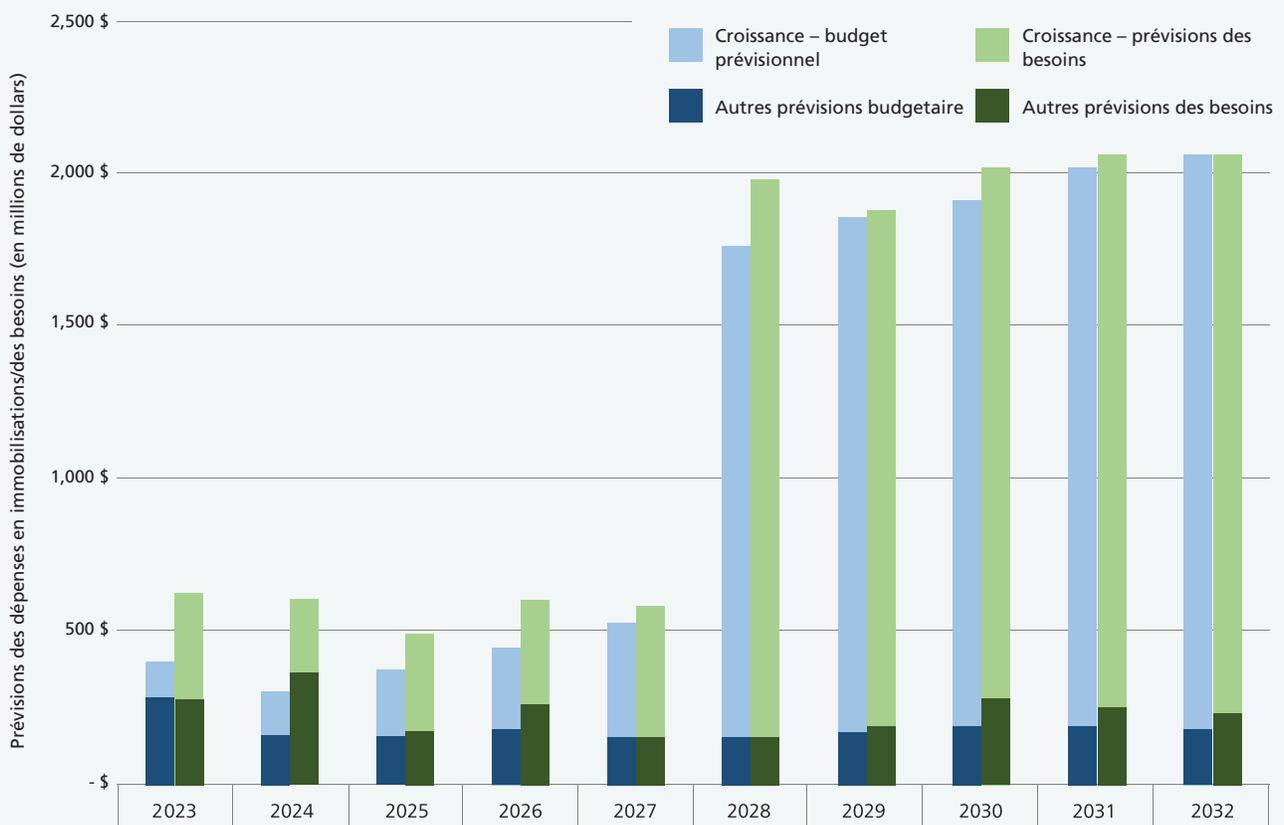
Le déficit du financement correspond à la différence entre les besoins prévus en actifs et le budget des immobilisations planifié. Au cours des 10 prochaines années, le total des besoins en actifs pour les transports en commun se chiffre à près de 13,1 milliards de dollars, alors que le budget planifié est d'un peu moins de 12 milliards de dollars, ce qui donne un déficit de financement de 1,1 milliard de dollars. Le lecteur trouvera dans le tableau et la figure ci-après la synthèse des besoins en investissements prévus, le financement attendu et le déficit de financement des services de transport en commun.

Déficit du financement des services de transport en commun

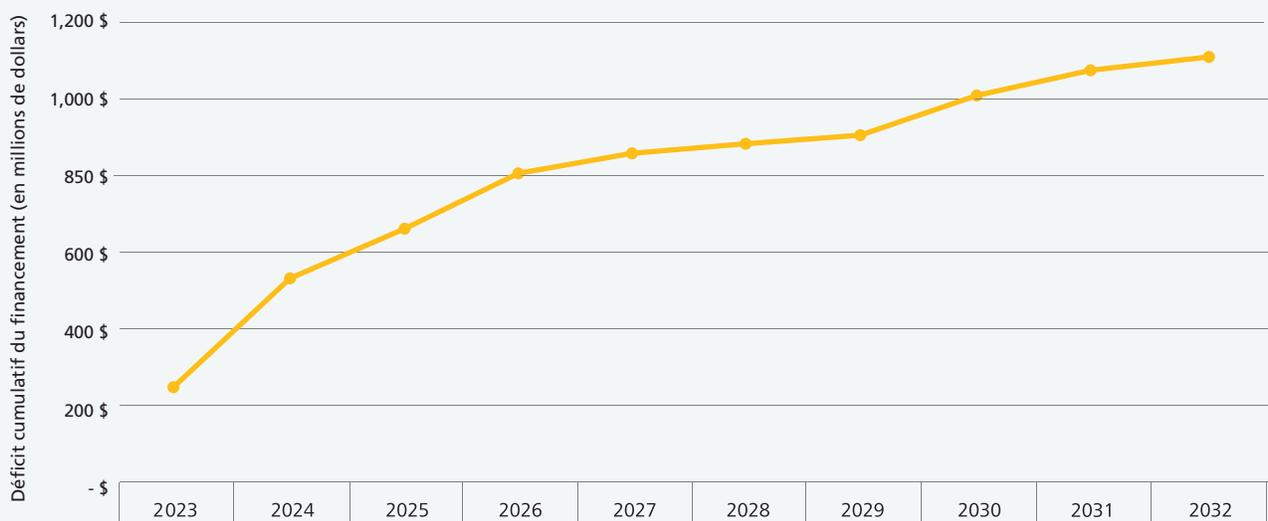
Constituantes	Besoins sur 10 ans (en millions de dollars)	Recettes attendues sur 10 ans (en millions de dollars)	Déficit sur 10 ans (en millions de dollars)
Actifs de transports en commun – croissance	10 682,4 \$	10 103,9 \$	(578,5 \$)
Actifs de transports en commun – divers	2 387,3 \$	1 856,0 \$	(531,3 \$)
Total	13 069,7 \$	11 960,0 \$	(1 109,8 \$)



Budget prévisionnel et les besoins projetés des transports en commun



Le déficit du financement des transports en commun



Dans les prévisions des recettes destinées à financer les immobilisations dans le Plan financier à long terme du transport en commun, on suppose que les autres ordres de gouvernement apporteront les deux tiers du financement des projets de transport en commun rapide par autobus et la totalité du financement pour les prochains projets du réseau du train léger sur rail. Les prévisions de recettes de la mise à jour du Plan financier à long terme du transport en commun de septembre 2023 prévoyaient une estimation du financement que pourrait percevoir la Ville dans le cadre du Financement fédéral permanent pour le transport en commun; on ne connaît toutefois pas la part de financement qui sera attribuée à Ottawa ni les conditions d'admission, ce qui pourrait avoir un impact sur les autres hypothèses adoptées pour le financement. Si les hypothèses adoptées pour le financement dans le Plan financier à long terme du transport en commun ne se matérialisent pas, le déficit du financement prévu pourrait augmenter.



Le plan d'amélioration et de surveillance

D'après l'instantané de l'état actuel et les plans existants présentés dans le Plan de gestion des actifs pour les transports en commun, font partie des points à améliorer :

- les lacunes statistiques, la gestion des données et la conservation des documents;
- l'estimation des coûts;
- les indicateurs et les cibles des niveaux de service;
- l'inspection, l'évaluation de l'état, l'entretien correctif et l'évaluation des risques;
- les pratiques d'entretien des actifs pour les infrastructures;
- la climatorésilience;
- le recours à l'optique de l'équité et de l'inclusion du Conseil municipal dans l'évaluation du niveau de service fonctionnel des infrastructures bâties.

Le Plan de gestion des actifs pour les transports en commun sera revu et mis à jour à intervalles réguliers, et au fil du temps, les prochaines versions du Plan de gestion des actifs feront état de ces améliorations.



Complément d'information

Pour en savoir plus sur la gestion intégrale des actifs ou sur le Programme de gestion intégrale des actifs de la Ville, veuillez consulter le site Ottawa.ca.



Le Plan de gestion des actifs
pour les transports en commun