

MAI 2025

VERSION 2.0

Le Plan de gestion des actifs de la **Direction générale** des services de transport en commun



INTRODUCTION	3
1.1 Le contexte	3
1.2 La justification des objectifs de la Ville	4
1.3 Les catégories et les types d'actifs	4
L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES LOCALES.....	6
2.1 L'inventaire et l'évaluation des actifs.....	6
2.2 L'âge et l'état des actifs	7
LES NIVEAUX DE SERVICE	13
3.1 Le contexte des niveaux de service	13
3.2 Les niveaux de service historiques et actuels	13
LA STRATÉGIE DE GESTION DES ACTIFS.....	15
4.1 Les pratiques, les procédures et les outils	15
4.2 La croissance, l'amélioration et le renouvellement des actifs	17
4.3 L'exploitation et l'entretien	18
LA STRATÉGIE DE FINANCEMENT	19
5.1 L'historique des dépenses	19
5.2 La prévision des dépenses	19
L'ANALYSE DE FINANCEMENT	20
6.1 Le déficit du secteur d'activité	20
6.2 Les niveaux de service attendus et cibles	22
6.3 La gestion des risques.....	24
6.4 Les stratégies non financières	29
LE PLAN D'AMÉLIORATION.....	30
Complément d'information.....	30



Introduction

1.1 LE CONTEXTE

Le *Règlement de l'Ontario 588/17* (Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale) (articles 5 et 6) 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 dans les 10 prochaines années.

Pour respecter les exigences du gouvernement provincial, la Ville a créé cette plus récente version du Plan de gestion des actifs de la Direction générale des services de transport en commun. Ce plan fait état de la situation actuelle des actifs, des niveaux de service cibles et attendus, des stratégies et des activités menées par la Ville, des détails financiers rétrospectifs et prévus, des risques et des stratégies non financières, 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.



1.2 LA JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DE LA VILLE

Le Plan de gestion des actifs présenté dans ces pages étaye le Plan stratégique 2023 2026 de la Ville ainsi que la priorité stratégique d'une *Ville qui est mieux connectée grâce à des options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles, en plus d'être verte et résiliente*. Essentiellement, ce plan cadre avec les objectifs stratégiques destinés à :

- améliorer la fiabilité des transports en commun;
- aménager des réseaux de transports en commun et des routes pour favoriser la croissance;
- favoriser le transport durable pour les résidents qui ont des besoins en accessibilité;
- réduire les émissions associées aux opérations et aux établissements de la Ville;
- rehausser la résilience pour lutter contre les épisodes météorologiques extrêmes et les dérèglements climatiques;
- améliorer les infrastructures essentielles grâce à la gestion des actifs.

1.3 LES CATÉGORIES ET LES TYPES D'ACTIFS

Le Règlement oblige à déposer une synthèse des actifs pour chaque catégorie d'actifs. Le Plan de gestion des actifs de la Direction générale des services de transport 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. Ces actifs feront partie d'une prochaine version du Plan de gestion des actifs.



Les catégories et les types d'actifs de la Direction générale des services de transport en commun

Installations de transport en commun

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

Parc de véhicules de transport en commun

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

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



L'état des infrastructures locales

Le Règlement oblige à déposer, pour chaque catégorie d'actifs, la synthèse de la valeur à neuf, de l'âge moyen des actifs, de l'information disponible sur l'état des biens, ainsi que la description de l'approche adoptée par la municipalité pour évaluer l'état des actifs. Les valeurs reproduites dans cette section sont établies d'après les données sur les actifs en date de janvier 2023 (sauf indication contraire).

2.1 L'INVENTAIRE ET L'ÉVALUATION DES ACTIFS

La valeur à neuf totale des actifs de la Direction générale des services de transport en commun est de l'ordre de 4,4 milliards de dollars, comme l'indique la synthèse du tableau ci après.

L'inventaire et la valeur à neuf des actifs de la Direction générale des services de transport en commun

Catégories d'actifs	Inventaire	Valeur à neuf (en millions de dollars de 2023)
Installations de transport en commun	1 923	810 \$
Parc de véhicules de transport en commun ¹	950	944 \$
Actifs linéaires de transport en commun	82 km	168 \$
Structures de transport en commun	209	896 \$
Autres actifs de transport en commun	2 100	14 \$
Actifs de la Ligne 1 de l'O-Train	88 28 km	1 584 \$

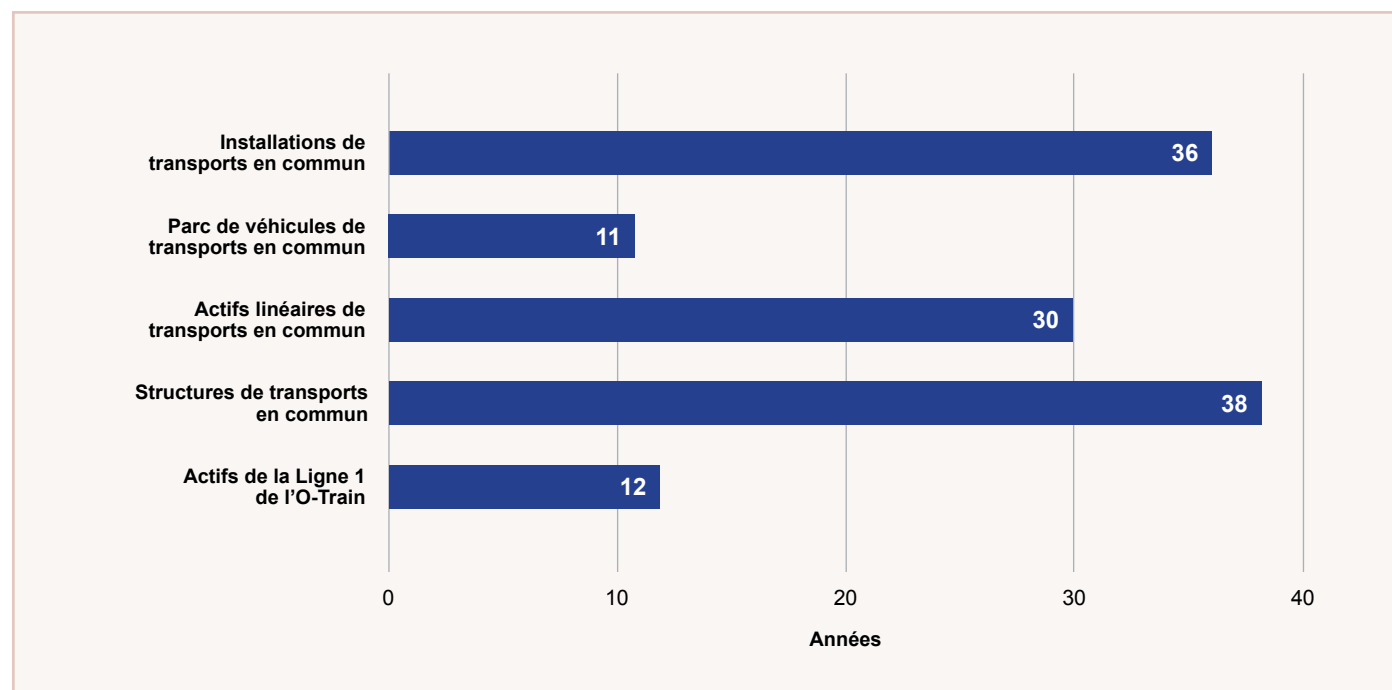
¹ : À la suite de la collecte de données menée pour ce rapport, l'inventaire du parc automobile des Services de transport en commun a considérablement diminué. Les valeurs déclarées dans ce plan de gestion des actifs correspondent aux données de mai 2024.



2.2 L'ÂGE ET L'ÉTAT DES ACTIFS

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 de la Direction générale des services de transport en commun de la Ville.

L'âge moyen des actifs de la Direction générale des services de transport en commun²



2 : Les données sur la vétusté étaient indisponibles ou incomplètes pour les autres actifs de 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.

Les méthodes de collecte des données sur l'état des actifs de la Direction générale des services de transport en commun

Types d'actifs	Techniques de collecte des données	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	2 ans
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 (en plus de l'entretien préventif tous les 90 jours ou à chaque tranche de 12 000 km)
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
Installations et entretien de la Ligne 1 de l'O-Train	Inspection et entretien	Installation d'entretien et de remisage Entretien assuré à intervalles réguliers Inspections structurelles menées tous les deux ans



Types d'actifs	Techniques de collecte des données	Fréquence
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	Conformément au Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (OSIM)	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	Travaux journaliers (inspection des véhicules) et hebdomadaires (vérification à bord de véhicules rail-route) d'entretien et d'inspection à intervalles réguliers et prédéterminés selon le kilométrage (véhicules rail route/entretien des voies)
Voies ferrées et infrastructures ferroviaires	Inspection et entretien	Entretien et inspections à intervalles réguliers et prédéterminés, journaliers ou annuels (voie ferrée, branchements et appareils de voie spéciaux, SSC et signalisation)
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 de la Direction générale des services de transport 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) ³	Durée utile utilisée	Reliquat de la durée utile
		(Arrêts d'autobus et aribus)	(Parcs relais, Transitway et voies réservées)	(Installations)	(Structures)	(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	< 0,02	80 – 100	< 25 %	Opinion de l'expert de la question (variable en fonction du type de véhicule)
Satisfaisant	Adapté pour aujourd'hui Acceptable; généralement au milieu de la durée de service prévue.		60 – 79	0,02 – 0,05	70 – 79	26 – 50 %	
Passable	Attention à porter aux infrastructures Les signes de détérioration réclament l'attention, certains éléments accusent des lacunes.		40 – 59	0,05 – 0,15	60 – 69	51 – 75 %	
Médiocre	Augmentation du risque de perturber le service Approche de la fin de la durée utile; état inférieur à la norme; une grande partie du réseau est considérablement détériorée.		20 – 39	0,15 – 0,30	40 – 59	76 – 100 %	
Très médiocre	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	> 0,30	0 – 39	> 100 %	

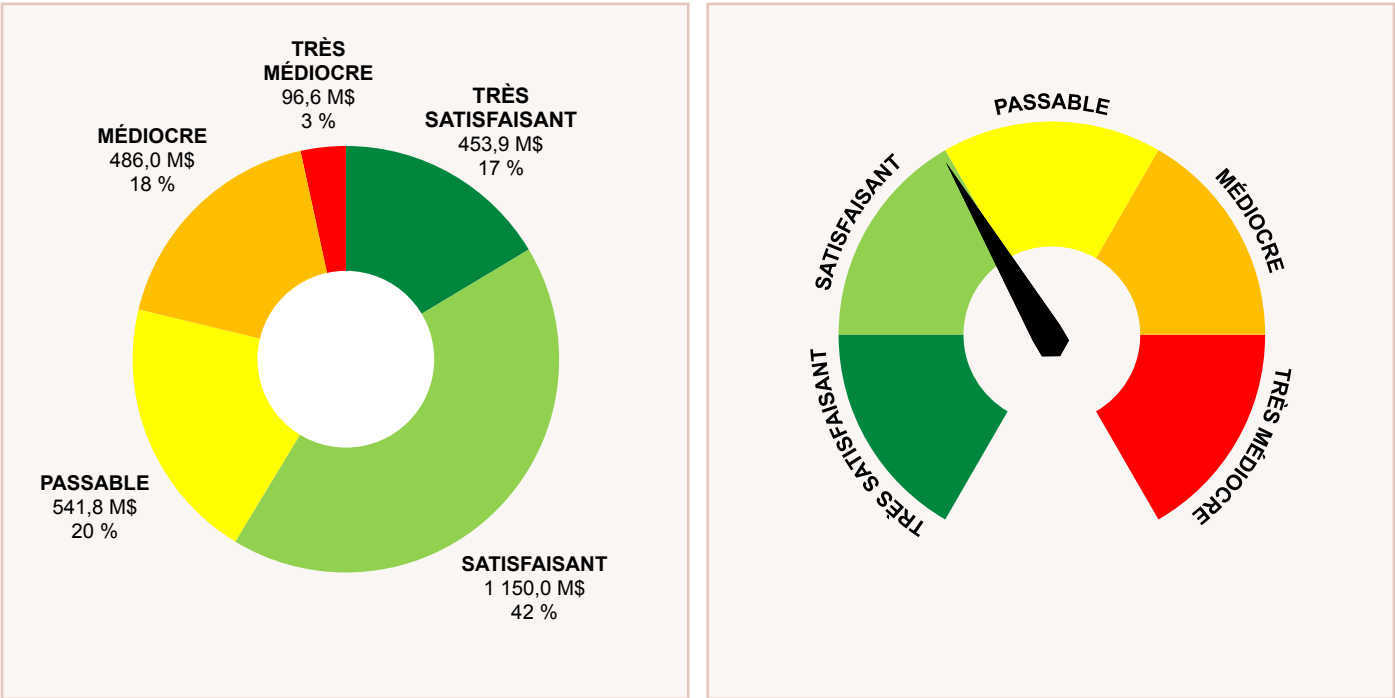
3 : EI ou IES = 0 ou aucun entretien reporté n'est déclaré, ou encore, l'entretien obligatoire est déclaré, mais n'a pas encore été reporté; la déclaration de l'état se fonde sur la durée utile type utilisée, à savoir :

Condition	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 de la Direction générale des services de transport en commun est « satisfaisant ou passable ». Les figures ci après font état de la répartition des différentes catégories d'actifs. Les pourcentages de la répartition selon l'état des actifs sont pondérés d'après la valeur à neuf.

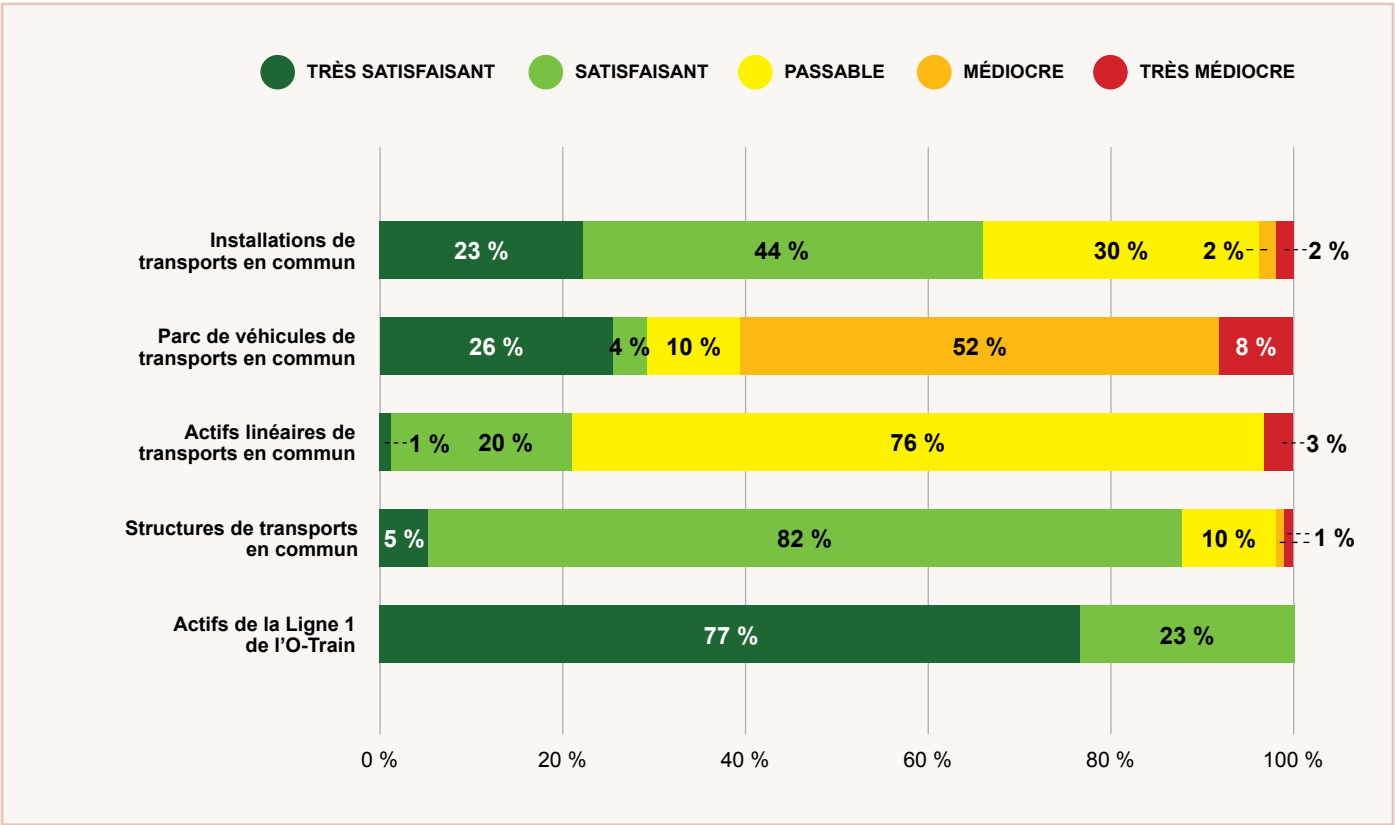
Le profil de l'état de l'ensemble des actifs de la Direction générale des services de transport en commun⁴



4 : Dans l'ensemble, le profil de l'état exclut les actifs de la Ligne 1 de l'O-Train parce que les données sur l'état des actifs n'étaient pas suffisamment détaillées pour inclure les résultats agrégés.



Le profil de l'état des actifs de la Direction générale des services de transport en commun ^{5, 6, 7}



5 : Les données sur l'état des installations étaient indisponibles ou incomplètes pour les autres actifs de la Direction générale des services de transport en commun.
6 : Après la collecte des données menée pour ce rapport, l'état du parc de véhicules de transports en commun s'est considérablement détérioré. Les valeurs déclarées dans ce Plan de gestion des actifs correspondent aux données de décembre 2023.
7 : 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 rancart.



Les niveaux de service

3.1 LE CONTEXTE DES 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 Règlement exige que le Plan de gestion des actifs comprenne, pour chaque catégorie d'actifs, les niveaux de service que la municipalité propose d'assurer pour chacune des 10 années suivant l'année de la publication de ce plan.

Le Plan de gestion des actifs de la Direction générale des services de transport 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 de la Direction générale des services de transport 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.

3.2 LES NIVEAUX DE SERVICE HISTORIQUES ET ACTUELS

Le tableau ci-après fait état des indicateurs des niveaux de service de la Direction générale des services de transport en commun. Le rendement dont fait état ce rapport porte sur :

- les résultats rétrospectifs, soit les niveaux de service déclarés dans la version précédente du Plan de gestion des actifs;
- les résultats actuels, soit les niveaux de service actuellement assurés par la Ville d'après les renseignements disponibles les plus récents.



Les indicateurs des niveaux de service de la Direction générale des services de transport en commun

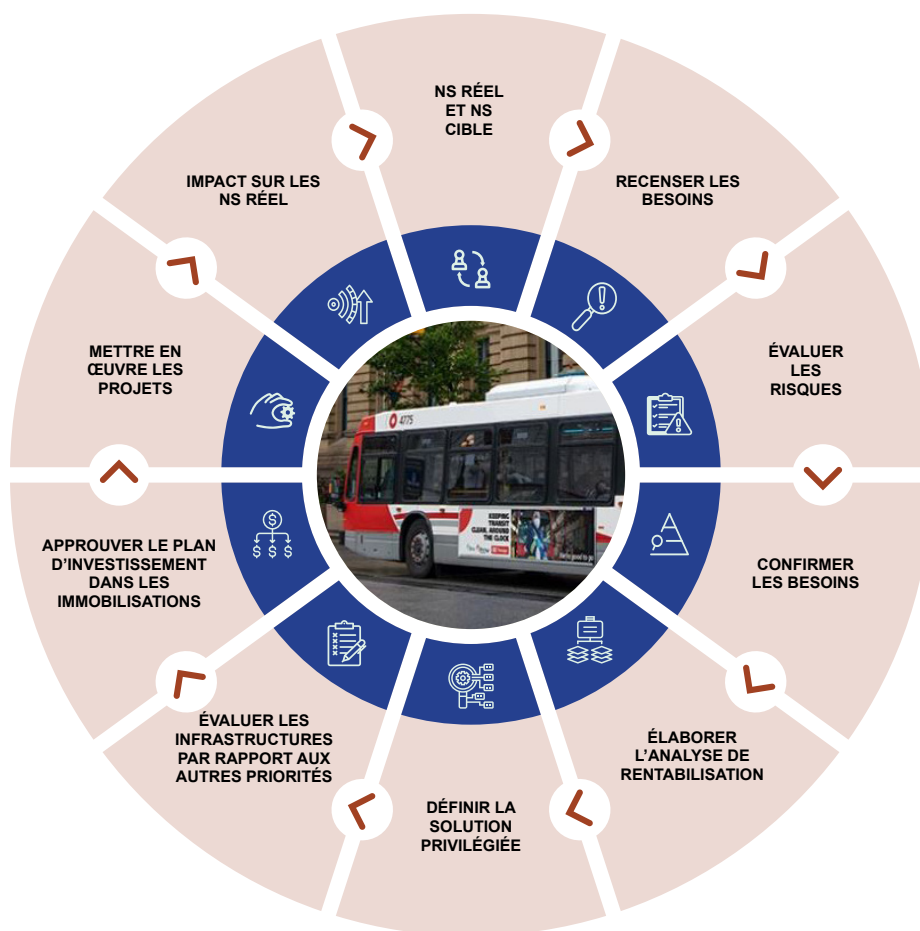
Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement rétrospectif (2022)	Rendement actuel (2023)
Capacité et utilisation	Accroître l'achalandage des transports en commun.	Nombre total de déplacements annuels complets en autobus et dans l'O-Train pour l'ensemble du réseau d'OC Transpo (en millions)	50,2	64,2 millions
		Achalandage annuel de Para Transpo (en milliers)	572	771 millions
	Offrir des moyens équitables d'accès aux services de transport en commun.	Distance moyenne par rapport à l'arrêt d'autobus le plus proche dans le Réseau rapide pour les secteurs très inquiétants du point de vue de l'équité par rapport à d'autres secteurs de la Ville dans la Ceinture de verdure	Non déclaré	Vive inquiétude pour l'équité : 2,1 km Autres secteurs de la Ville : 2,1 km
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	2,45
		Taux de blessures chez les usagers (par million de déplacements)	1,27	1,06
	Réduire les émissions attribuables aux activités et aux installations de la Ville.	Émissions annuelles de GES des immeubles des Services de transport en commun par millier de pieds carrés (tonnes de CO ₂ e)	8,6 t/1 000 pi²	7,7 t/1 000 pi²
		Émissions annuelles de GES du parc de véhicules de transports en commun (tonnes de CO ₂ e)	91 124 t	91 625 t
	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 %	24 %
		Pourcentage des installations prioritaires d'OC Transpo (distinctes du TLR) dotées d'une génératrice de secours	Non déclaré	60 %
Fiabilité	Fournir les services au moment où ils sont programmés.	Pourcentage des heures de service programmées qui ont été réalisées (autobus)	96,6 %	97,8 %
		Pourcentage des heures de service programmées qui ont été réalisées (Ligne 1 de l'O-Train)	98,1 %	97,1 %
	Assurer l'entretien des actifs pour qu'ils soient en bon état.	Pourcentage des installations de transports en commun dont l'état est passable ou meilleur	97 %	97 %
		Pourcentage des actifs du parc de véhicules de transports en commun dont l'état est passable ou meilleur	39 %	39 %
		Pourcentage des actifs linéaires de transports en commun dont l'état est passable ou meilleur	100 %	97 %
		Pourcentage des structures de transports en commun dont l'état est passable ou meilleur	97 %	97 %
		Pourcentage des actifs de la Ligne 1 de l'O-Train dont l'état est passable ou meilleur	100 %	100 %
Abordabilité	Fournir à long terme des services durables et abordables.	Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les actifs des transports en commun	Non déclaré	Non déclaré



La stratégie de gestion des actifs

4.1 LES PRATIQUES, LES PROCÉDURES ET LES OUTILS

Le Règlement exige que le Plan de gestion des actifs définisse une stratégie de gestion du cycle de la durée utile en ce qui a trait aux actifs de chaque catégorie d'actifs pour la durée de 10 ans de ce plan. 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 du secteur d'activité.

Les différentes activités du cycle de la durée utile sont exercées par différents secteurs de la direction générale. Le processus de gestion des actifs est l'occasion d'adopter une vue d'ensemble du cycle de la durée utile des actifs et de recenser les actifs pour lesquels il serait utile de concerter la mise en œuvre des stratégies du cycle de la durée utile. Il est important que chaque type d'actif réunisse un ensemble approprié d'activités sur leur durée utile et que le personnel qui interagit avec les actifs connaisse les relations entre les différentes activités et leur impact sur les coûts, les risques et les niveaux de service.



4.2 LA CROISSANCE, L'AMÉLIORATION ET LE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Dans la mise au point du Plan de gestion des actifs de la Direction générale des services de transport en commun, nous avons 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.

Les 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.

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.⁸

8 : 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.



Besoins projetés pour la croissance, l'amélioration et le renouvellement des actifs de la Direction générale des services de transport en commun

Catégories d'actifs	Besoins sur 10 ans (millions en dollars courants)		
	Croissance ⁹	Autres besoins (Amélioration, renouvellement, entre autres)	Total
Actifs de transports en commun	12 276,7 \$	2 435,5 \$	14 712,1 \$
Total	12 276,7 \$	2 435,5 \$	14 712,1 \$

Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

Conformément au règlement d'application, il faut aussi tenir compte, dans la planification de la gestion des actifs, 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. La mise à jour du Plan financier à long terme des transports en commun 2023 tient compte des mesures adoptées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, dont la mise en œuvre des travaux d'agrandissement du réseau de transports en commun indiqués dans le Plan directeur du transport, et les coûts de ces mesures sont dans les besoins déclarés dans le Plan de gestion des actifs.

4.3 L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

La Ville met au point des stratégies d'exploitation pour assurer les services; ces stratégies portent sur la consommation de ressources comme les ressources humaines, l'énergie, les produits chimiques et les matériaux. Les stratégies d'entretien correspondent aux activités permanentes et régulières à exercer pour continuer d'exploiter les actifs, notamment les cas dans lesquels des parties des actifs tombent en panne et doivent être réparées immédiatement pour veiller à ce que les actifs soient à nouveau opérationnels.

Les nouveaux actifs acquis ou construits par la Ville dans le cadre de la croissance donnent lieu à d'éventuels surcoûts d'exploitation et d'entretien, en plus des dépenses actuelles. Il est crucial pour la Ville d'évaluer ces coûts prospectifs et leur abordabilité en prenant des décisions sur l'acquisition ou la construction de nouveaux actifs.

9 : Les besoins en croissance présentés dans le Plan de gestion des actifs de la Direction générale des services de transport en commun sont calculés d'après la mise à jour du Plan financier à long terme de cette direction générale (septembre 2023), qui comprend une prévision des investissements limitée par les contraintes financières. Le Plan directeur des transports (juin 2025) fait aussi état du réseau « d'après les besoins » sans contraintes pour répondre aux besoins en mobilité liés à la croissance et pour permettre d'atteindre les objectifs de mobilité de la Ville. Le réseau d'après les besoins donne lieu à des investissements supplémentaires considérables dans les infrastructures de transport, qui ne sont pas exprimés dans le Plan de gestion des actifs de la Direction générale des services de transport en commun (juin 2025). Nous en ferons état dans la prochaine mise à jour du Plan de gestion des actifs de cette direction générale.



La stratégie de financement

Le Règlement exige que le Plan de gestion des actifs définisse une stratégie financière en ce qui a trait aux actifs de chaque catégorie d'actifs pour la durée de 10 ans du Plan. La stratégie des actifs de transport en commun est précisée dans la mise à jour 2023 du Plan financier à long terme, qui décrit dans leurs grandes lignes les impératifs opérationnels et les investissements infrastructurels nécessaires pour assurer la durabilité des services de transport en commun malgré l'évolution de la conjoncture économique.

5.1 L'HISTORIQUE 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. Il faut noter que les valeurs budgétaires rétrospectives jouent le rôle d'estimations des dépenses et que les dépenses réelles peuvent être différentes des provisions budgétées indiquées.

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 la Direction générale des services de transport en commun

Constituantes	Prévisions des recettes (millions en dollars courants)										Total
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Recettes opérationnelles	509,3 \$	556,7 \$	578,9 \$	601,7 \$	625,1 \$	649,6 \$	674,8 \$	704,9 \$	732,9 \$	762,3 \$	6 396,4 \$
Recettes infrastructurelles – croissance	139,3 \$	219,0 \$	271,0 \$	380,5 \$	1 805,3 \$	1 703,4 \$	1 725,8 \$	1 837,6 \$	1 908,8 \$	1 930,0 \$	11 920,60 \$
Recettes infrastructurelles – divers (renouvellement, amélioration, entre autres)	171,3 \$	160,3 \$	180,2 \$	154,8 \$	158,7 \$	167,1 \$	199,4 \$	192,4 \$	180,5 \$	220,4 \$	1 785 \$

Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.



L'analyse de financement

Le Règlement exige de faire la synthèse, dans le Plan de gestion des actifs, de l'indication du financement annuel à consacrer, selon les projections, aux activités du cycle de la durée utile. Si, d'après le financement disponible projeté, la municipalité comptabilise un déficit du secteur d'activité pour les activités du cycle de la durée utile indiquées, le Règlement oblige à fournir une explication sur les moyens grâce auxquels la municipalité gèrera les risques qu'elle court si elle n'exerce pas les activités nécessaires pendant le cycle de la durée utile des actifs.

Il faut comparer le financement des immobilisations projeté aux budgets planifiés afin de recenser les déficits (ou les « lacunes ») potentiels du secteur d'activité, les risques qui pourraient se produire pour les services, ainsi que les stratégies à adopter pour enrayer ces risques.

6.1 LE DÉFICIT DU SECTEUR D'ACTIVITÉ

Le Plan de gestion des actifs permet de prévoir la situation de la Ville dans 10 ans en ce qui a trait à certaines cibles des niveaux de service d'après les décisions prises antérieurement dans les investissements consacrés par la Ville aux actifs et dans la gestion de ses actifs. Le déficit du secteur d'activité correspond à la différence entre les besoins prévus en investissements dans les immobilisations et les investissements que la Ville a budgétés. C'est pourquoi les déficits du secteur d'activité pourront changer et changeront effectivement en raison des changements qui interviendront dans les politiques, dans les plans directeurs, dans la population, dans les services offerts, dans l'inventaire des actifs ou dans les investissements de la Ville et des autres de gouvernement. Sur les 10 prochaines années, le total des besoins en actifs de la Direction générale des services de transport en commun se chiffre à près de 14,7 milliards de dollars, alors que le budget planifié est de 13,7 milliards de dollars, ce qui donne un déficit du secteur d'activité de 1,0 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 du secteur d'activité de la Direction générale des services de transport en commun.

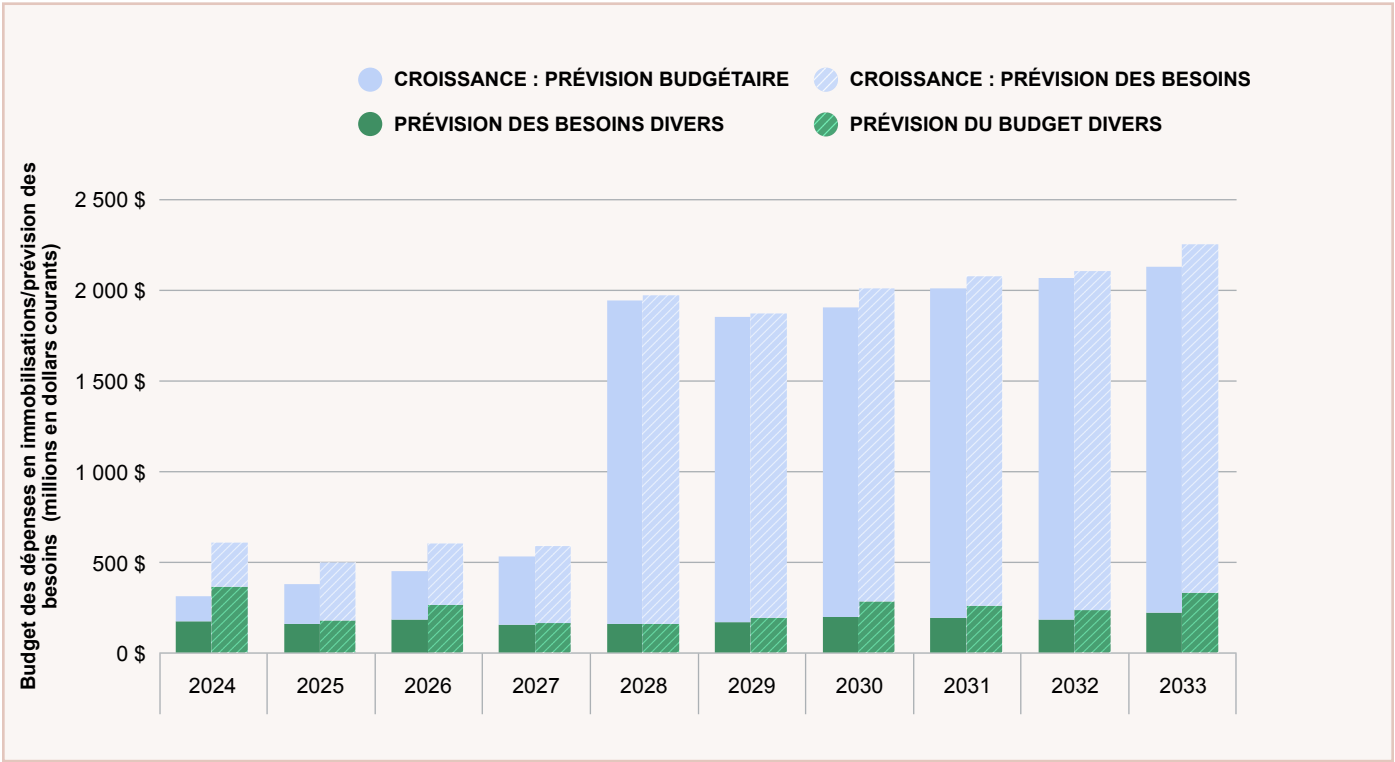
Déficit de financement des immobilisations pour la Direction générale des services de transport en commun

Constituantes	Besoins sur 10 ans (millions en dollars courants)	Recettes sur 10 ans (millions en dollars courants)	Déficit sur 10 ans (millions en dollars courants)
Croissance	12 276,7 \$	11 920,6 \$	(356,0 \$)
Divers (renouvellement, amélioration, entre autres)	2 435,5 \$	1 785,0 \$	(650,5 \$)
Total	14 712,1 \$	13 705,6 \$	(1 006,5 \$)

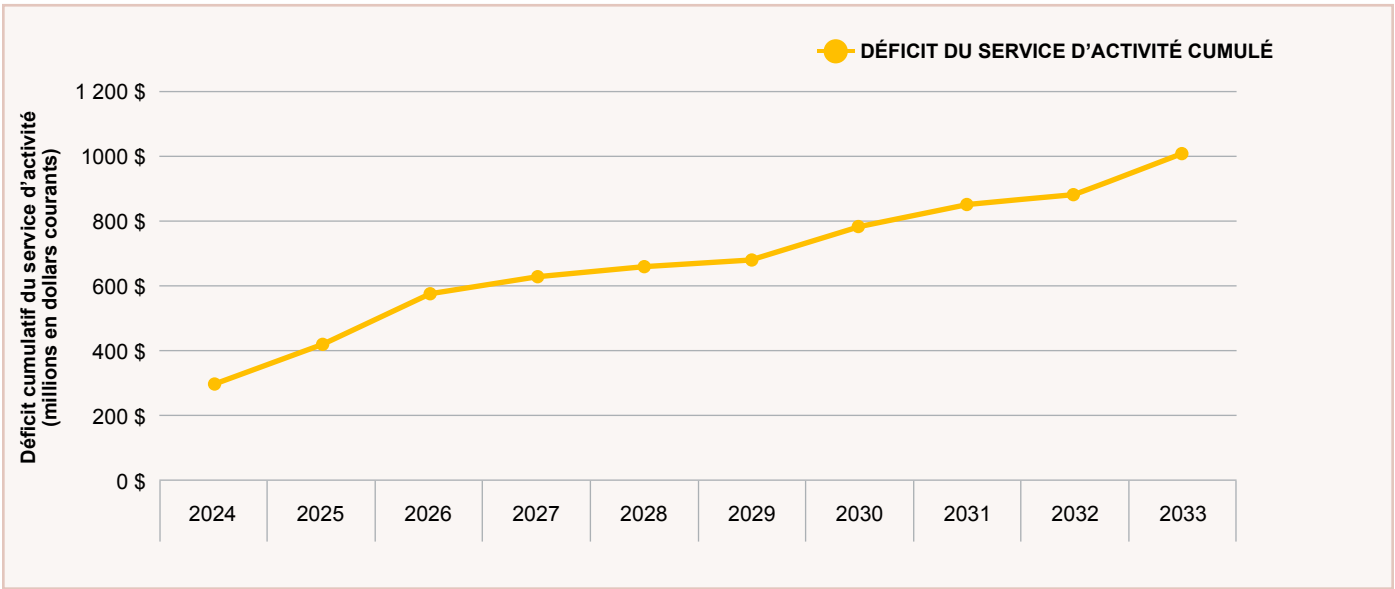
Les chiffres étant arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.



Budget des dépenses en immobilisations et prévision des besoins en infrastructures pour la Direction générale des services de transport en commun



Déficit cumulatif du secteur d'activité des immobilisations pour la Direction générale des services de transport en commun



6.2 LES NIVEAUX DE SERVICE ATTENDUS ET CIBLES

Pour les niveaux de service, la Ville a fixé des cibles de rendement, ainsi que le rendement prévu. On peut comparer ces indicateurs afin d'évaluer la concordance entre le rendement attendu et le rendement cible. Le tableau ci après comprend :

- le rendement actuel, ainsi que les niveaux de service fixés par la Ville d'après l'information disponible la plus récente;
- des flèches permettant de savoir si l'indicateur est appelé à évoluer tendanciuellement à la hausse ou à la baisse ou rester relativement stable, ainsi que des couleurs permettant de savoir si la tendance est positive (vert) ou négative (rouge) par rapport au niveau de service cible;
- le rendement attendu, ainsi que les niveaux de service qu'on devrait atteindre d'après le budget planifié de la Ville;
- le rendement cible, ainsi que le niveau de service cible de la Ville d'après ses directives, ses politiques, sa stratégie ou son plan directeur, ou selon d'autres documents.



Niveaux de service attendus et cibles de la Direction générale des services de transport en commun

Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaires	Niveaux de service techniques	Rendement actuel (2023)	Tendance (2024-2033)		Rendement attendu (2033)	Rendement cible (2033)	Source de la cible
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 (en millions)	64,2	Rendement attendu indisponible			102,5 (d’ici 2033)	Mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)
		Achalandage annuel de Para Transpo (en milliers)	771	Rendement attendu indisponible			945 (d’ici 2033)	Mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)
	Offrir des moyens équitables d’accès aux services de transport en commun.	Distance moyenne par rapport à l’arrêt d’autobus le plus proche dans le Réseau rapide pour les secteurs très inquiétants du point de vue de l’équité par rapport à d’autres secteurs de la Ville dans la Ceinture de verdure	Vive inquiétude pour l’équité : 2,1 km Autres secteurs de la Ville : 2,1 km	Rendement attendu indisponible			Aucune cible fixée	
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)	2,45	Rendement attendu indisponible			1,273 ou moins	Mise à jour du Système de gestion de la sécurité d’OC Transpo
		Taux de blessures chez les usagers (par million de déplacements)	1,06	Rendement attendu indisponible			1,036 ou moins	Mise à jour du Système de gestion de la sécurité d’OC Transpo
	Réduire les émissions attribuables aux activités et aux installations de la Ville.	Émissions annuelles de GES des immeubles des Services de transport en commun par millier de pieds carrés (tonnes de CO ₂ e)	7,7 t/1 000 pi²		¹⁰	Diminution ¹⁰	2,5 t/1 000 pi²	Plan directeur pour la lutte contre les changements climatiques
		Émissions annuelles de GES du parc de véhicules de transports en commun (tonnes de CO ₂ e)	91 625 t			Diminution	Émissions nulles pour le parc d’autobus conventionnels et de véhicules de Para Transpo (d’ici 2036)	Plan du parc automobile des transports en commun
	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 %			Augmentation	Augmentation	Personnel des Services de transports en commun
		Pourcentage des installations prioritaires d’OC Transpo (distinctes du TLR) dotées d’une génératrice de secours	60 %			Augmentation	Aucune cible fixée	
Fiabilité	Fournir les services au moment où ils sont programmés.	Pourcentage des heures de service programmées qui ont été réalisées (autobus)	97,8 %	Rendement attendu indisponible			99,5 %	Personnel des Services de transports en commun
		Pourcentage des heures de service programmées qui ont été réalisées (Ligne 1 de l’O-Train)	97,1 %	Rendement attendu indisponible			99,5 %	Personnel des Services de transports en commun
	Assurer l’entretien des actifs pour qu’ils soient en bon état.	Pourcentage des installations de transports en commun dont l’état est passable ou meilleur	97 %	Rendement attendu indisponible			Selon la mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)	
		Pourcentage des actifs du parc de véhicules de transports en commun dont l’état est passable ou meilleur	39 %	Rendement attendu indisponible			Selon la mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)	
		Pourcentage des actifs linéaires de transports en commun dont l’état est passable ou meilleur	97 %	Rendement attendu indisponible			Selon la mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)	
		Pourcentage des structures de transports en commun dont l’état est passable ou meilleur	97 %	Rendement attendu indisponible			Selon la mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)	
		Pourcentage des actifs de la Ligne 1 de l’O-Train dont l’état est passable ou meilleur	100 %	Rendement attendu indisponible			Selon la mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023) ¹¹	
Abordabilité	Fournir à long terme des services durables et abordables.	Ratio de financement pour le renouvellement des actifs (financement du renouvellement en pourcentage de la valeur à neuf) pour les actifs des transports en commun	Non déclaré	Rendement attendu indisponible			Selon la mise à jour du Plan financier à long terme (septembre 2023)	

 Tendance haussière positive	 Tendance haussière négative	 Tendance baissière positive	 Tendance baissière négative	 Tendance stable positive	 Tendance stable négative
---	---	---	---	--	--

10 : Les émissions devraient évoluer tendanciellement à la baisse; toutefois, les niveaux de financement planifiés ne devraient pas être suffisants pour atteindre les cibles de réduction des émissions de GES de 2030 et de 2040.

11 : Le niveau de service cible pour les actifs en bon état de la Ligne 1 de l’O-Train est calculé d’après l’Accord du projet, qui peut être différent des attentes vis-à-vis des autres actifs de transports en commun.



6.3 LA GESTION DES RISQUES

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.

Le *Règlement de l'Ontario 588/17* oblige à analyser les risques liés aux niveaux de service proposés et à la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs. Le lecteur trouvera dans les tableaux ci-après la synthèse des risques les plus critiques.

Risques essentiels et maîtrise des risques pour les niveaux de service

Secteurs de risque ¹²	Incidences potentielles	Réaction de la Ville
Financement de la croissance	Le sous financement pourrait réduire la capacité à construire de nouvelles infrastructures pour étayer la croissance dans les délais voulus, ce qui pourrait accroître la demande exprimée pour les infrastructures existantes, réduire la redondance, augmenter les frais de réparation réactifs et retarder les travaux d'aménagement.	La Ville met à jour à intervalles réguliers les plans directeurs et le Règlement sur les redevances d'aménagement en tenant compte des besoins dans le financement de la croissance. On peut intégrer l'accroissement des besoins en croissance dans ces mises à jour et dans les mises à jour à apporter éventuellement au Plan de gestion des actifs.
Financement du renouvellement selon le cycle de la durée utile	Les retards dans les activités de renouvellement pourraient se répercuter sur la fiabilité des services et accroître les coûts à long terme (dont les frais d'exploitation et d'entretien).	La Ville priorise les projets d'immobilisations en évaluant l'état des actifs infrastructurels, en faisant appel à une approche fondée sur les risques pour évaluer l'impact potentiel sur les niveaux de service et en assurant la coordination avec d'autres projets pour minorer les interruptions. Cette approche structurée priorise les actifs essentiels en respectant les contraintes de l'abordabilité.
Financement de l'exploitation et de l'entretien	Le sous financement pourrait réduire la fiabilité des services et augmenter les réparations d'urgence.	On optimise les provisions du budget d'exploitation pour que les fonds soient consacrés aux opérations essentielles, en misant sur les mesures préventives pour assurer les niveaux de service et en tenant compte des commentaires du public pour s'assurer que les activités concordent avec les besoins de la collectivité et respectent les contraintes de l'abordabilité.

12 : Conformément à l'article 6 du Règlement de l'Ontario 588/17, le Plan de gestion des actifs doit faire état des risques liés aux options pour lesquelles on pourrait potentiellement exercer des activités dans le cycle de la durée utile afin d'atteindre les niveaux de service proposés, ainsi que les risques associés à ces options pour la viabilité à long terme de la municipalité.



Risques essentiels pour les niveaux de service	Conséquences potentielles	Réaction
La maîtrise des dérèglements climatiques et la climatorésilience	Le report des projets liés au climat pourrait faire obstacle à l'adaptation, augmenter les coûts à long terme et exercer une pression sur les budgets existants.	Le Plan directeur pour la lutte contre les changements climatiques (PDLCC) et ses stratégies auxiliaires définissent l'orientation à adopter pour prioriser les investissements dans la lutte contre les dérèglements climatiques pour ce qui est des mesures de maîtrise et d'adaptation à la fois. Le PDLCC fait aussi état de la nécessité d'appliquer le point de vue du climat dans les projets de gestion des actifs et d'infrastructures, notamment dans le cadre des processus de planification et de priorisation des infrastructures de la direction générale. La mise en œuvre du PDLCC et de ses plans auxiliaires est une responsabilité commune à l'ensemble des directions générales. La réaction à la vérification du PDLCC 2024 permettra de préciser l'orientation des priorités.
Hausse des coûts de remplacement des actifs	La hausse des coûts pourrait donner lieu à des retards dans les projets et accroître les pressions financières. Il se peut que le nombre de projets à réaliser grâce au même financement soit moindre.	La Ville fait appel à la gestion intégrale des actifs, en misant sur l'entretien préventif et en priorisant les investissements d'après les risques dans le respect des contraintes de l'abordabilité. Elle mène aussi la planification financière à long terme et se penche sur des solutions innovantes pour réduire les coûts et améliorer les services offerts.
Entretien et électrification du parc automobile	La hausse des frais d'entretien ou les infrastructures électriques insuffisantes pourraient avoir une incidence sur la fiabilité du parc automobile et sur les interventions d'urgence.	La Stratégie de verdissement du parc automobile recommande une approche qui permet de s'assurer que la Ville dispose d'infrastructures suffisantes dans les progrès accomplis pour électrifier le parc automobile. Dans cette stratégie, on recommande de mettre au point proactivement les infrastructures de l'offre d'énergie et de ravitaillement en prévision de l'électrification, en plus de lancer les travaux de modernisation des bâtiments et des infrastructures civiles avant d'acheter des véhicules électriques.



Risques essentiels pour les niveaux de service	Conséquences potentielles	Réaction
Incidences des phénomènes météorologiques extrêmes	L'augmentation de la fréquence des épisodes météorologiques pourrait causer des dommages aux actifs, interrompre les services et accroître les besoins en entretien.	La stratégie provisoire de climatorésilience de la Ville (« Parés pour les changements climatiques Ottawa ») constitue une stratégie et un plan de mise en œuvre à long terme qui orientent les interventions et les investissements sur l'ensemble du territoire de la Ville en raison du réchauffement, de l'humidification et de l'imprévisibilité du climat. Cette stratégie consiste à mener des évaluations portant sur les risques climatiques pour les infrastructures essentielles afin de prioriser les investissements et les interventions. On offre aussi des assurances et on pourra puiser dans les réserves de la Ville pour financer les coûts non planifiés en raison des épisodes météorologiques extrêmes.
Pressions opérationnelles des dérèglements climatiques	L'augmentation des impératifs imposés au personnel et aux ressources pourrait avoir des incidences sur les activités de prévention.	La stratégie « Parés pour les changements climatiques Ottawa » fait état des besoins projetés pour ce qui est de l'accroissement du budget d'exploitation en raison des changements climatiques, en orientant les interventions et les investissements à long terme pour assurer la résilience de la Ville d'ici 2050. On tient compte chaque année, dans le cadre du processus de budgétisation pour des projets et des programmes spécifiques.
Financement de l'entretien des structures du TLR	La Ville pourrait avoir de la difficulté à répondre aux besoins en renouvellement et en entretien des structures du TLR qui relèvent de sa compétence en raison des normes exceptionnelles, des contraintes dans l'accès et des attentes du public. (Certaines structures du TLR relèvent de l'entreprise responsable de l'entretien d'après l'Accord du projet.)	La planification annuelle des infrastructures tiendra compte de ces impératifs. Dans les cas où les contraintes de financement perdurent, on pourra se pencher sur d'autres stratégies de maîtrise des risques.
Incidences de l'électrification du parc d'autobus sur la chaussée	Plus lourds, les autobus électriques pourraient écourter la durée utile de la chaussée, ce qui donnerait lieu à des travaux plus fréquents de réfection et la surface et la chaussée et d'entretien de la voirie.	On mène actuellement une étude sur l'affectation du financement pour mieux analyser ces incidences et pour établir des plans proactifs et éclairés.



Risques essentiels pour les niveaux de service	Conséquences potentielles	Réaction
Besoins réglementaires et en équité non urgents	Les retards pourraient se répercuter sur l'inclusivité, sur l'accessibilité et sur l'adéquation du milieu de travail. Les pressions qui pèsent sur le personnel pourraient se répercuter sur la fidélisation et le moral des employés, ce qui pourrait avoir des incidences sur la continuité et sur la capacité des moyens d'intervention d'urgence.	La Ville tâche de s'assurer que l'on répond aux besoins essentiels dans le respect des contraintes de l'abordabilité en priorisant les besoins et les services essentiels, en faisant des démarches pour obtenir des subventions et nouer des partenariats, en améliorant l'efficacité, en consultant la collectivité et en se consacrant à la planification financière à long terme. On priorisera les travaux de modernisation pour promouvoir l'accessibilité et l'équité d'après les besoins et les risques constatés.



Risques essentiels et maîtrise des risques pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs

Risques essentiels pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs	Réaction
Les prévisions de la population pourraient changer.	Les changements dans les prévisions de la population se répercuteront sur les prévisions des besoins en croissance, qui seront revues et actualisées au moins une fois tous les cinq ans dans le cadre de la mise à jour du Plan de gestion des actifs. On peut recenser les grands enjeux dans le cadre de l'examen annuel des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.
Les prochains budgets approuvés pourraient varier par rapport aux budgets planifiés retenus comme hypothèses dans l'analyse financière du Plan de gestion des actifs.	Le Plan de gestion des actifs sera mis à jour au moins une fois tous les cinq ans, notamment en menant une analyse des budgets actualisés, ce qui permettra de réévaluer les besoins projetés, les niveaux de service attendus et les risques. On pourra se pencher sur les impacts essentiels attribuables aux changements budgétaires dans l'examen annuel des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.
Il se peut que le Conseil prévoie plus d'actifs que ceux qui sont planifiés dans le Plan de gestion des actifs.	Les actifs supplémentaires se répercuteront essentiellement sur les prévisions des opérations et des travaux de renouvellement. On pourra tenir compte chaque année des incidences essentielles dans le cadre de l'examen des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports soumis au Conseil municipal.
Le Conseil municipal ou les changements apportés aux lois et aux règlements pourraient obliger à adopter des niveaux de service cibles supérieurs ou différents.	Les niveaux de service supérieurs ou différents proposés se répercuteront sur les besoins en dépenses, ce qui pourrait obliger à adopter d'autres approches dans les services offerts, à augmenter les recettes pour respecter les niveaux de service relevés ou à remanier le financement en repriorisant les niveaux de service et ce qui pourrait éventuellement accroître les risques dans d'autres secteurs. On reverra et actualisera ces questions au moins une fois tous les cinq ans dans le cadre de la mise à jour du Plan de gestion des actifs. Comme on l'indique ci dessus, on pourra se pencher chaque année sur les incidences essentielles dans le cadre de l'examen des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.



Risques essentiels pour la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs	Réaction
Changements dans les données sur les actifs ou sur les finances, ce qui pourrait se répercuter sur les constatations exposées dans le Plan de gestion des actifs.	Les changements intervenus dans les données consultées pour produire le Plan de gestion des actifs seront constatés dans la mise à jour du Plan de gestion des actifs au moins une fois tous les cinq ans. Comme on l'indique ci dessus, on peut se pencher chaque année sur les incidences essentielles dans le cadre de l'examen des progrès accomplis par la Ville dans la mise en œuvre du Plan de gestion des actifs et dans la section « Incidences sur la gestion des actifs » des différents rapports présentés au Conseil municipal.

6.4 LES STRATÉGIES NON FINANCIÈRES

Puisqu'on ne s'attend pas à ce que les budgets planifiés soient suffisants pour financer l'intégralité des besoins prévus dans le cycle de la durée utile des actifs, il faut faire appel à différentes méthodes pour enrayer les risques associés au sous financement. Il existe toutes sortes de stratégies non financières auxquelles on peut faire appel pour corriger ce problème, notamment :

- adapter les circuits d'autobus et la fréquence du service, reporter les projets non essentiels, intégrer les projets de transports en commun, optimiser les services sous-utilisés et convertir les infrastructures existantes;
- donner au client de l'information en temps réel et améliorer l'achalandage en adaptant les circuits et en améliorant la fiabilité;
- prioriser l'entretien des actifs très achalandés et critiques, miser sur les partenariats avec les gouvernements pour le financement et se pencher sur la possibilité de faire appel à des matériaux économiques pour les projets d'infrastructures;
- évaluer les possibilités de céder la propriété des parcs relais.

Toutes les nouvelles stratégies pourraient avoir des répercussions sur les résidents et les services et devraient faire l'objet d'une étude plus fouillée avant qu'on y fasse appel.

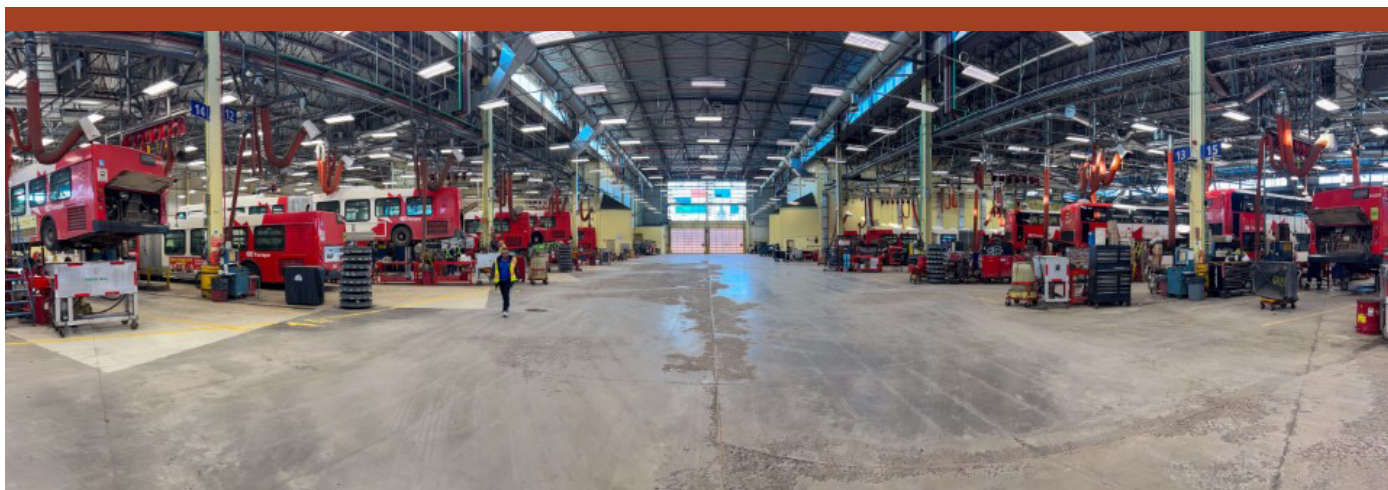


Le plan d'amélioration

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

- continuer de se pencher sur les lacunes statistiques, la gestion des données et la conservation des documents;
- mettre à jour les estimations de coûts;
- examiner, suivre les niveaux de service et en rendre compte;
- mettre au point et étoffer les prévisions des besoins, les prévisions financières et l'analyse du financement;
- continuer d'enrichir les projections sur les niveaux de service attendus;
- mieux intégrer les moyens d'enrayer les dérèglements climatiques et de s'adapter à l'évolution du climat;
- étendre l'application du point de vue de l'équité et de l'inclusion.

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



COMPLÉMENT D'INFORMATION

Pour en savoir plus sur le Plan de gestion des actifs de même que sur l'information contextuelle et les rapports qui ont servi à établir ce plan, veuillez consulter le site [Ottawa.ca](https://ottawa.ca) ou communiquer avec les Services de gestion des actifs de la Ville d'Ottawa.

