



Ville de Winnipeg
**Rapport de 2018 sur
l'état de l'infrastructure**



Vision

Être une ville saine et dynamique qui se soucie avant tout de la qualité de vie de sa population.

Mission

Collaborer en vue de rendre la prestation des services publics abordable, sensible et novatrice.



Photo : Austin Mackay, avec la permission de Tourism Winnipeg
Photo de couverture : Aaron Cohen, avec la permission de Tourism Winnipeg

Table des matières

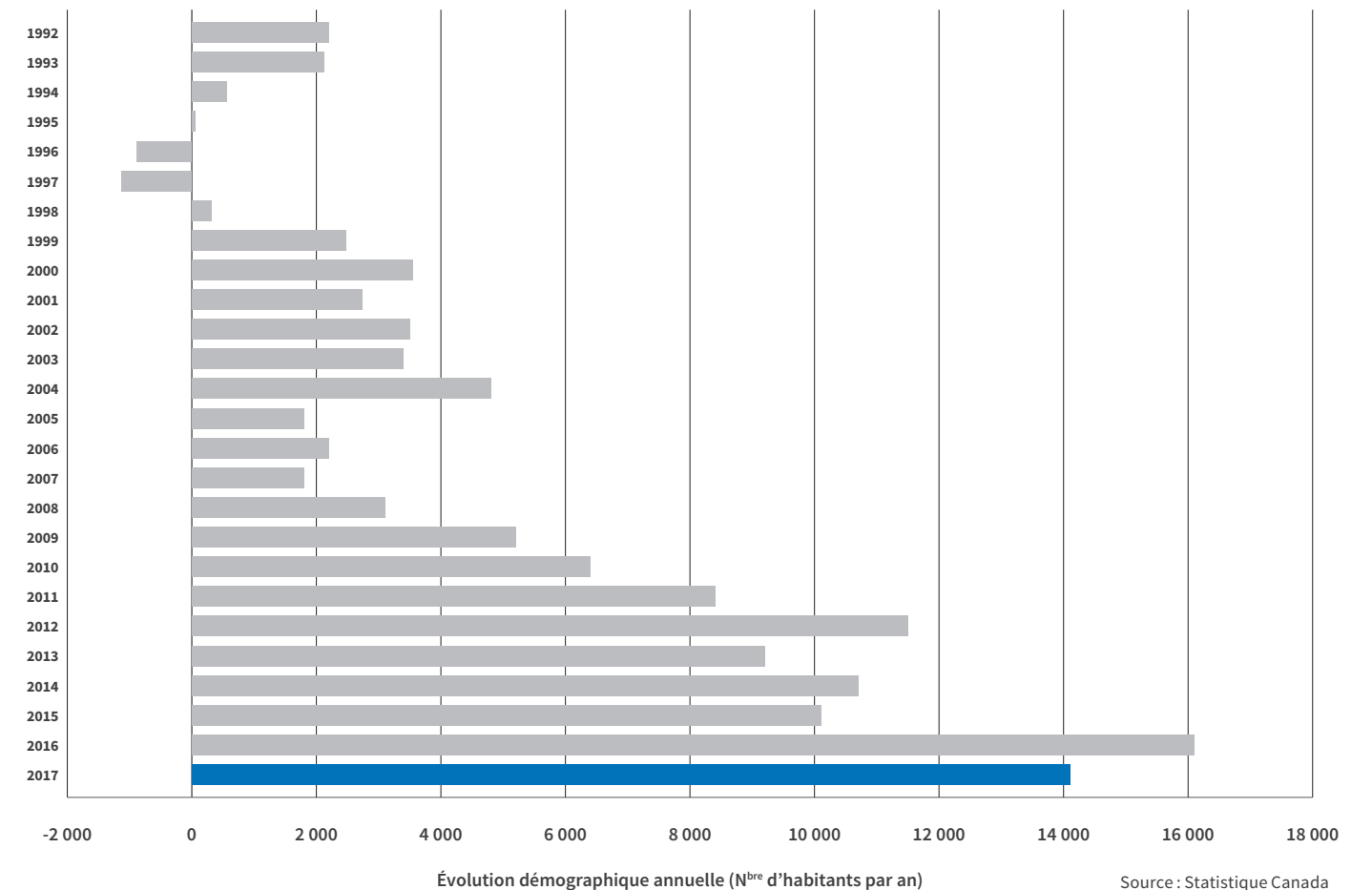
Introduction	5
Coup d'oeil sur l'infrastructure de Winnipeg	6
Points saillants du sondage sur la satisfaction de la population	7
État de l'infrastructure locale	8
Dépenses en immobilisations	10
Projets d'immobilisations	13
Stratégies pour s'attaquer au déficit d'infrastructure	14
Sommaire - Coût de remplacement	16
Sommaire - État moyen	18
Sommaire - Déficit d'infrastructure	20
Comparaison des déficits d'infrastructure	22
Rapports sur l'infrastructure locale	
• Plan des éléments d'infrastructure	24
• Routes	26
• Ponts	27
• Parcs et espaces ouverts	28
• Service d'eau	29
• Service d'égout	30
• Service de drainage des terres	31
• Service de gestion des déchets solides	32
• Service de police	33
• Service d'incendie et de soins médicaux d'urgence	34
• Services communautaires	35
• Biens municipaux	36
• Transport en commun	37
• Technologie de l'information	38
Pour plus de renseignements	39



Introduction

Winnipeg grandit. La ville vit les débuts d'une période de forte croissance, à un rythme qu'elle n'a pas connu depuis des décennies, comme le montre le tableau ci-dessous. Ce dynamisme ne montre aucun signe de ralentissement.

Évolution démographique annuelle de la ville de Winnipeg



Selon le document intitulé *2016 City of Winnipeg Population, Housing, and Economic Forecast* (prévisions de la Ville de Winnipeg pour 2016 relativement à la population, au logement et à l'économie), la croissance moyenne de la population de Winnipeg au cours des 25 prochaines années devrait s'établir à 8 200 personnes par année. Toujours selon les prévisions, la population en région métropolitaine devrait dépasser le million de personnes d'ici 2034-2035 et 1 055 000 d'ici 2040.

L'investissement dans des infrastructures et des services essentiels est indispensable si l'on compte soutenir une ville moderne, dynamique et en pleine croissance, aujourd'hui comme demain. Le *Rapport de 2018 sur l'état de l'infrastructure* fournit des renseignements complets sur les principaux groupes d'actifs que la Ville de Winnipeg gère dans le but d'offrir des services à ses résidents.

La ville de Winnipeg elle-même devrait voir sa population atteindre les 922 600 habitants d'ici 2040. En 2017, elle en comptait 749 500*. De plus, le nombre de ménages devrait grimper d'environ 32 %, ou 100 000, pour atteindre un total de 391 100 d'ici 2040.

* Source : Statistique Canada

L'infrastructure de Winnipeg en bref



Photo : Aaron Cohen, avec la permission de Tourism Winnipeg

1 939 (km-voie) | Routes régionales
5 396 (km-voie) | Rues locales
(à l'exclusion des ruelles et des allées)
305 257 | Arbres de parcs et terre-pleins
3 587 ha | Parcs et espaces ouverts*
661 | Terrains de sports*
63 | Centres communautaires
12 | Patinoires exploitées par la Ville
12 | Piscines intérieures
10 | Piscines extérieures
83 | Pataugeoires
19 | Aires de jets d'eau
42 | Bureaux et installations des différents services
7 085 | Appareils de bureau

2 994 km (linéaires) | Transport actif (*voies cyclables et trottoirs*)
145 | Ponts (*routiers, piétonniers et passages inférieurs*)
2 637 km | Conduites d'eau principales
2 681 km | Égouts collecteurs et intercepteurs
1 403 km | Égouts collecteurs pour drainage des terres
152 km | Conduites d'alimentation
118 km | Dignes
22 045 | Bornes d'incendie
34 | Stations de pompage anti-inondation
3 | Usines de traitement des eaux usées
615 | Autobus
286 | Véhicules du SPW (*légers, lourds et super-lourds*)
30 | Postes et école de formation du Service d'incendie et de soins médicaux d'urgence

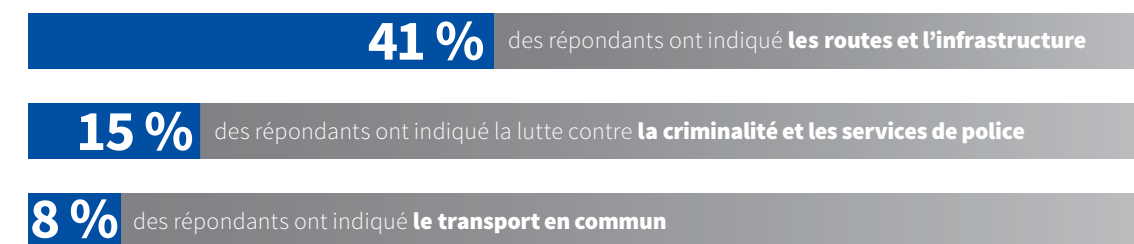
Source : Plan de gestion des actifs de la Ville de 2018

* À l'exclusion du parc Assiniboine

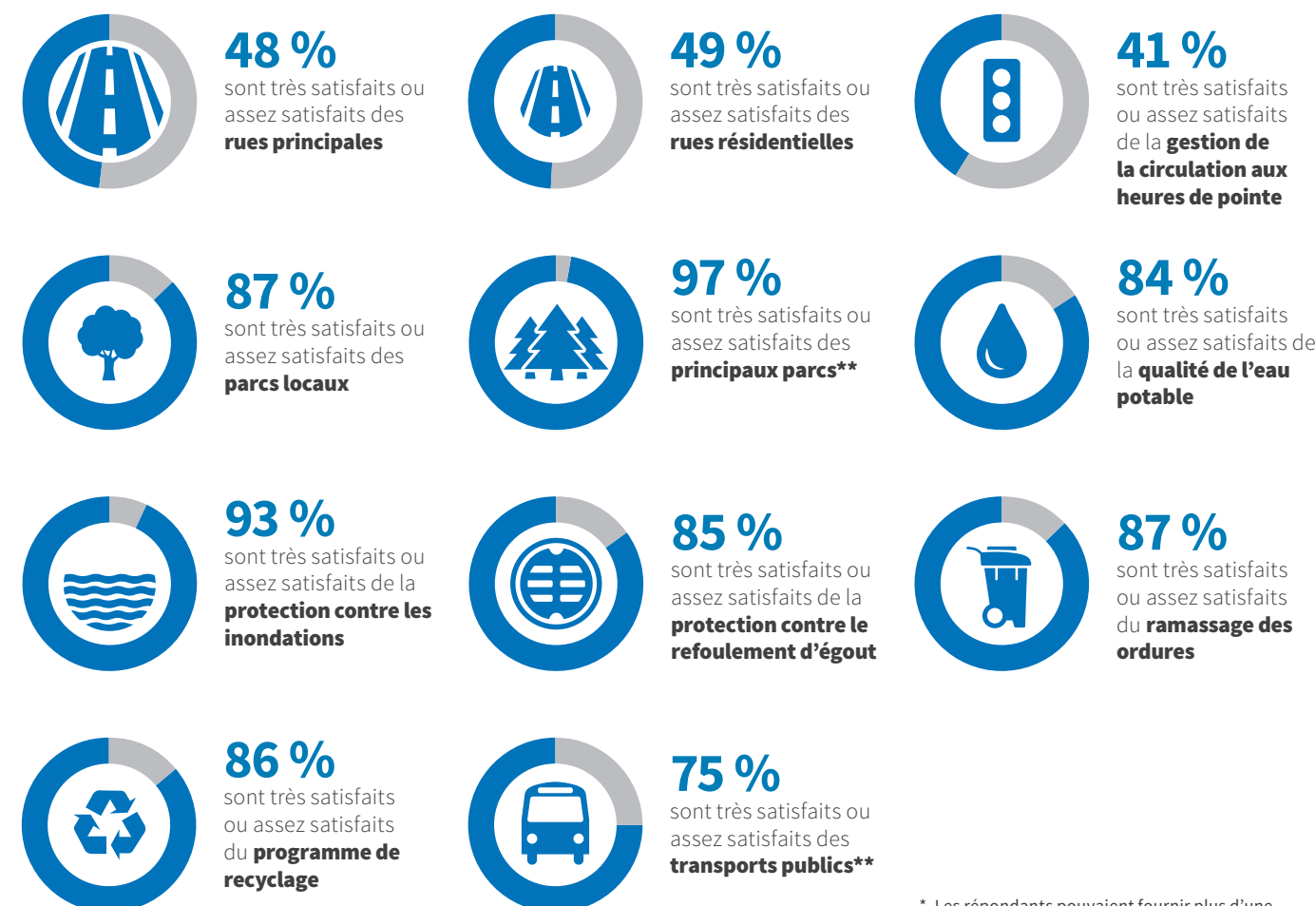
Points saillants du sondage sur la satisfaction de la population

Chaque année, la Ville mène un sondage sur la satisfaction de la population pour connaître les opinions des habitants sur la prestation de services importants. En 2017, 600 Winnipegéois d'au moins 18 ans ont formulé leurs commentaires sur ce que la Ville faisait de bien et sur ce qu'il fallait améliorer. On leur a également demandé quelles mesures, selon eux, la Ville pouvait prendre pour améliorer la qualité de vie à Winnipeg, et ces mesures ont été regroupées par catégorie. Les répondants ont indiqué en grande majorité que les mesures se rapportant aux routes et à l'infrastructure permettraient d'améliorer la qualité de vie.

Trois mesures principales pour améliorer la qualité de vie*



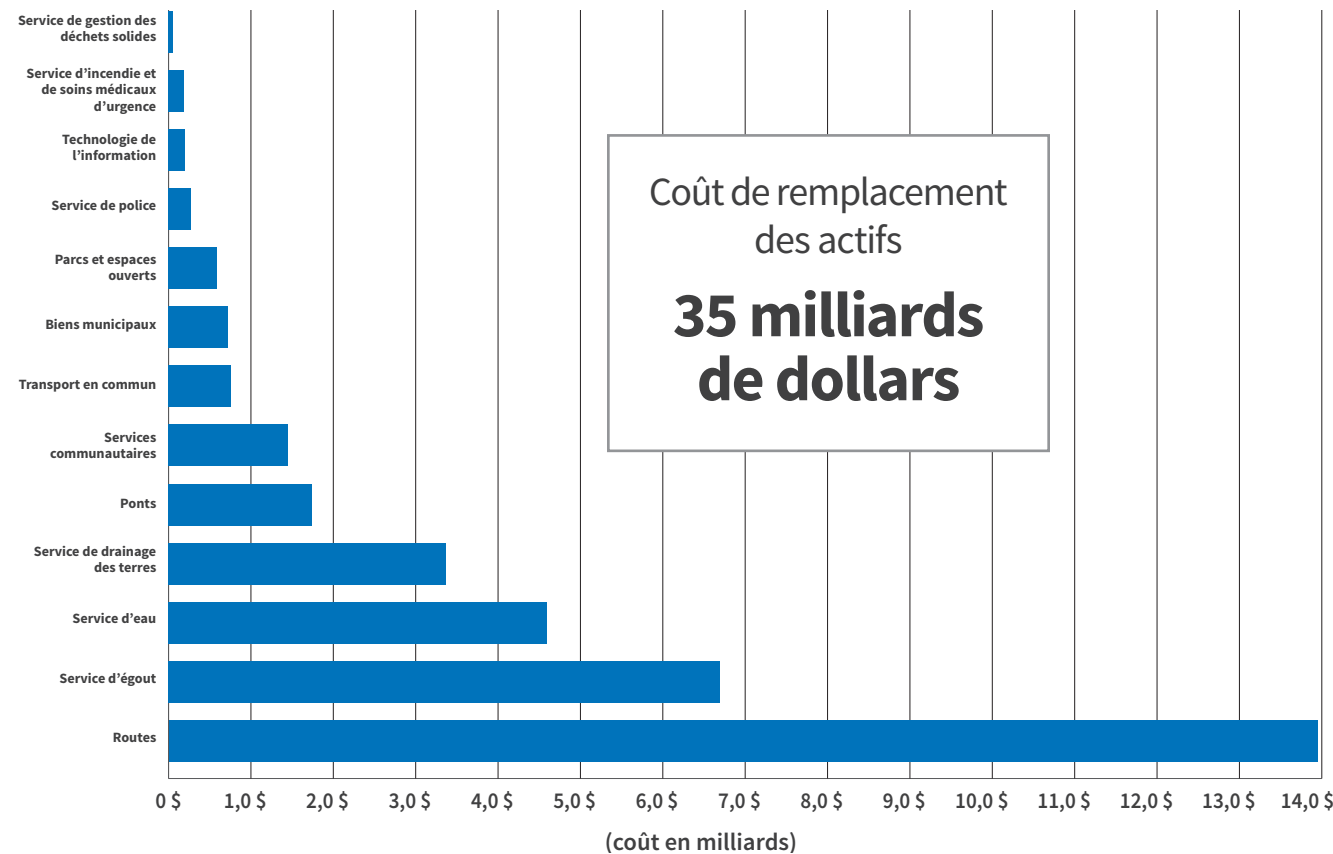
Satisfaction de la population à l'égard des services municipaux



* Les répondants pouvaient fournir plus d'une réponse.

** Ceux qui ont indiqué utiliser les services.

État de l'infrastructure locale



Coût de remplacement des actifs
35 milliards de dollars

La Ville doit équilibrer, avec des ressources limitées, une foule de priorités concurrentielles en matière de dépenses. Compte tenu du rythme de croissance suivi de la ville, qui est plus élevé que jamais, il est essentiel de faire des investissements viables et opportuns pour que nous puissions continuer à offrir des services de qualité à la population winnipégoise.

À cette fin, le Conseil a approuvé en janvier 2015 la politique de gestion des actifs de la Ville, ce qui a fait de la gestion des actifs une fonction opérationnelle de base. La gestion des actifs n'est pas un projet ni une activité unique; il s'agit plutôt d'un processus systématique qui permet de prendre les décisions les plus rentables possibles en ce qui concerne la construction, l'acquisition, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement, le remplacement et l'affectation des actifs.

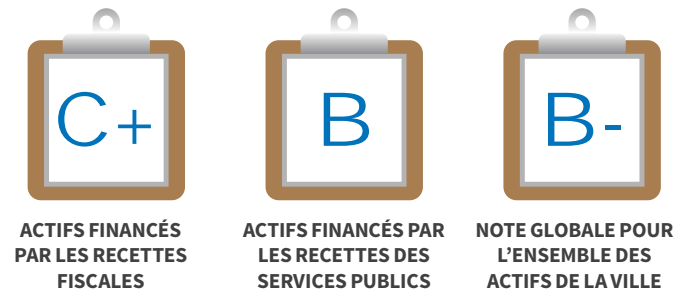
L'adoption de cette politique a jeté les bases de la gérance des infrastructures au moyen de plans complets de gestion des actifs. Ces plans s'intègrent au processus d'investissement à long terme en infrastructure et orientent celui-ci en se basant sur des considérations telles que l'abordabilité et, à l'avenir, les niveaux de service ciblés. La Ville a terminé l'élaboration de son premier plan de gestion des actifs (PGA) en 2018. Le *Rapport de 2018 sur l'état de l'infrastructure* est un résumé de haut niveau des conclusions détaillées de ce PGA.

Le regroupement et l'analyse des données sur les actifs de tous les services municipaux, y compris la répartition du financement de ces actifs au cours de la dernière décennie, ont été entrepris dans le cadre du PGA de la Ville. Donner des informations précises sur l'ensemble de l'infrastructure de la ville, y compris l'état des actifs existants, l'attribution de valeurs aux améliorations nécessaires des actifs actuels et futurs, et la durée de vie restante des actifs actuels, n'a jamais été réalisé par l'administration à cette échelle auparavant.

Dans le cadre du PGA de la Ville, une méthode uniformisée de collecte et d'analyse des données a été adoptée pour tout le portefeuille des actifs de la Ville. Cela a permis de créer un outil de référence pour surveiller les principaux indicateurs de rendement, et de comparer objectivement plusieurs secteurs de services. Pour la première fois, la Ville a pu répartir de façon stratégique les types d'actifs et noter l'état physique de ses principaux éléments d'infrastructure. Même si des notes ont été attribuées sur l'état des éléments d'infrastructure, il reste des actifs pour lesquels des évaluations n'ont pas encore été effectuées. Dans l'avenir, l'intention est de recueillir plus de renseignements sur les actifs non évalués. Dans le présent rapport, la présentation de l'état des actifs n'inclut pas le coût de remplacement de ceux qui n'ont pas fait l'objet d'évaluations.

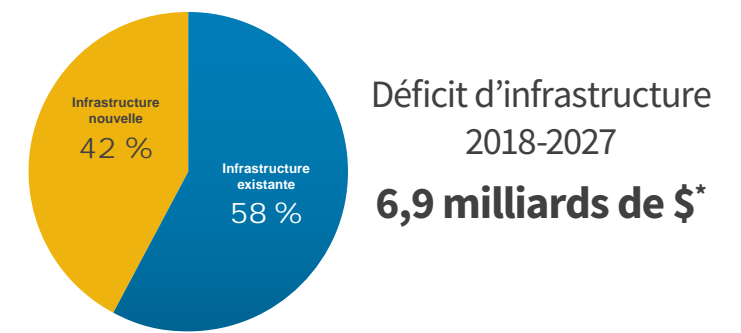
Néanmoins, le Plan de gestion des actifs de la Ville fournit en détail les coûts de remplacement de ces actifs.

D'un point de vue global, une note de C+ a été attribuée pour l'état des actifs financés par les recettes fiscales et une note de B pour l'état des actifs financés par les recettes des services publics. La différence s'explique principalement du fait que les services publics bénéficient d'un financement spécifique et sont régis par d'importantes exigences sur le plan réglementaire et sur le plan du niveau de service, comparé aux actifs qui sont financés par les recettes fiscales. En combinant ces notes, la Ville obtient une note de B- pour l'état de ses actifs. Le coût de remplacement de l'inventaire des actifs actuels de la Ville se chiffre à environ 35 milliards de dollars.



Dans le cadre de l'élaboration des plans de gestion des actifs de la Ville, le soutien des équipes interfonctionnelles et des chefs de file de la gestion des actifs a contribué à l'adoption d'une vision commune, ce qui a permis d'améliorer la communication, de générer de nouvelles idées sur le rendement des actifs et d'entamer un virage fondamental dans la façon d'envisager des modèles d'investissement qui optimisent le rendement des actifs de la Ville. Étant donné que le Plan de gestion est un document qui ne cesse d'évoluer, des stratégies et des mesures d'amélioration constante ont également été envisagées et serviront de lignes directrices à mesure que la Ville s'efforcera d'acquiescer plus de connaissances sur ses actifs.

Nous avons regroupé les plans de dépenses et les besoins de chaque service sur les dix prochaines années pour calculer le déficit d'infrastructure de la Ville. Pour chaque service, l'investissement total en immobilisations a été calculé sur dix ans et a inclus à la fois l'infrastructure nouvelle et l'infrastructure existante. L'écart entre le total des besoins d'investissement en immobilisations et le futur financement estimé des immobilisations s'est traduit par un déficit approximatif de 6,9 milliards de dollars. Il semble difficile de combler un tel déficit mais il est encourageant de noter que, comparé au déficit déclaré de 2009, nous avons fait des progrès en investissant dans des projets prioritaires et en privilégiant l'entretien de l'infrastructure existante. En 2009, le déficit d'infrastructure déclaré était estimé à environ 7 milliards de dollars. Converti en dollars d'aujourd'hui, cela correspond à environ 9,9 milliards et se compare mieux au déficit de 2018, estimé aujourd'hui à environ 6,9 milliards de dollars.

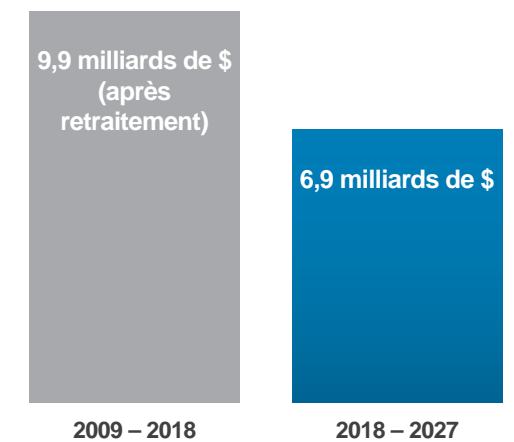


* Le déficit est calculé d'après les besoins d'investissements en immobilisations sur dix ans, de 2018 à 2027.

De plus, du fait que le déficit de 2009 incluait une petite portion des fonds de fonctionnement, des coûts de fonctionnement de l'ordre de 400 millions de dollars ont été soustraits du montant du déficit de 2009 pour que la comparaison soit encore plus équitable entre les déficits d'infrastructure de 2009 et de 2018.

On peut expliquer les progrès à l'égard de la réduction du déficit d'infrastructure de 2009 à 2018 par un certain nombre de variables, notamment des investissements en infrastructure de 2,1 milliards de dollars de plus que ce qui était prévu au départ de 2009 à 2017, l'obtention de fonds du fédéral et de la Province pour des projets d'immobilisations majeurs et l'affectation annuelle, par la Ville, de 2 % de l'augmentation des impôts fonciers pour améliorer l'état des routes.

Déficit d'infrastructure total



3 MILLIARDS DE \$ DE RÉDUCTION DU DÉFICIT

Dépenses en immobilisations

Malgré la croissance limitée des recettes en vingt ans, la population et la taille de la ville, ainsi que la demande de services continuent de croître. En raison de l'évolution démographique à un rythme sans précédent, cette demande exerce de plus en plus de pression à la fois sur le budget de fonctionnement et sur le budget des immobilisations, au point qu'il existe un déficit structurel insoutenable dans le budget de fonctionnement alimenté par les recettes fiscales et un déficit d'infrastructure parallèle dans le budget des immobilisations.

Au fil des années, la Ville a connu des changements significatifs dans le montant et le type de ses dépenses en immobilisations. Compte tenu du fait que ces dépenses varient chaque année, si l'on exclut 2016, elles se sont élevées en moyenne à 430 millions de dollars entre 2007 et 2017.

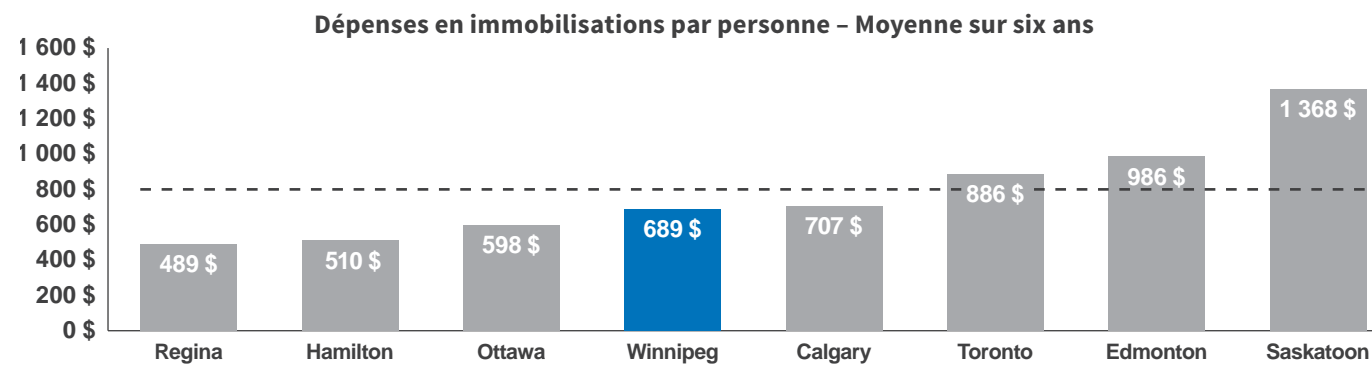
De 2010 à 2015, la Ville a dépensé en moyenne 689 \$ par personne, soit environ 90 \$ de moins par personne que la moyenne de plusieurs villes.

Si la Ville de Winnipeg dépensait un montant équivalent à la moyenne, les dépenses en immobilisations augmenteraient d'environ 65 millions de dollars par an.

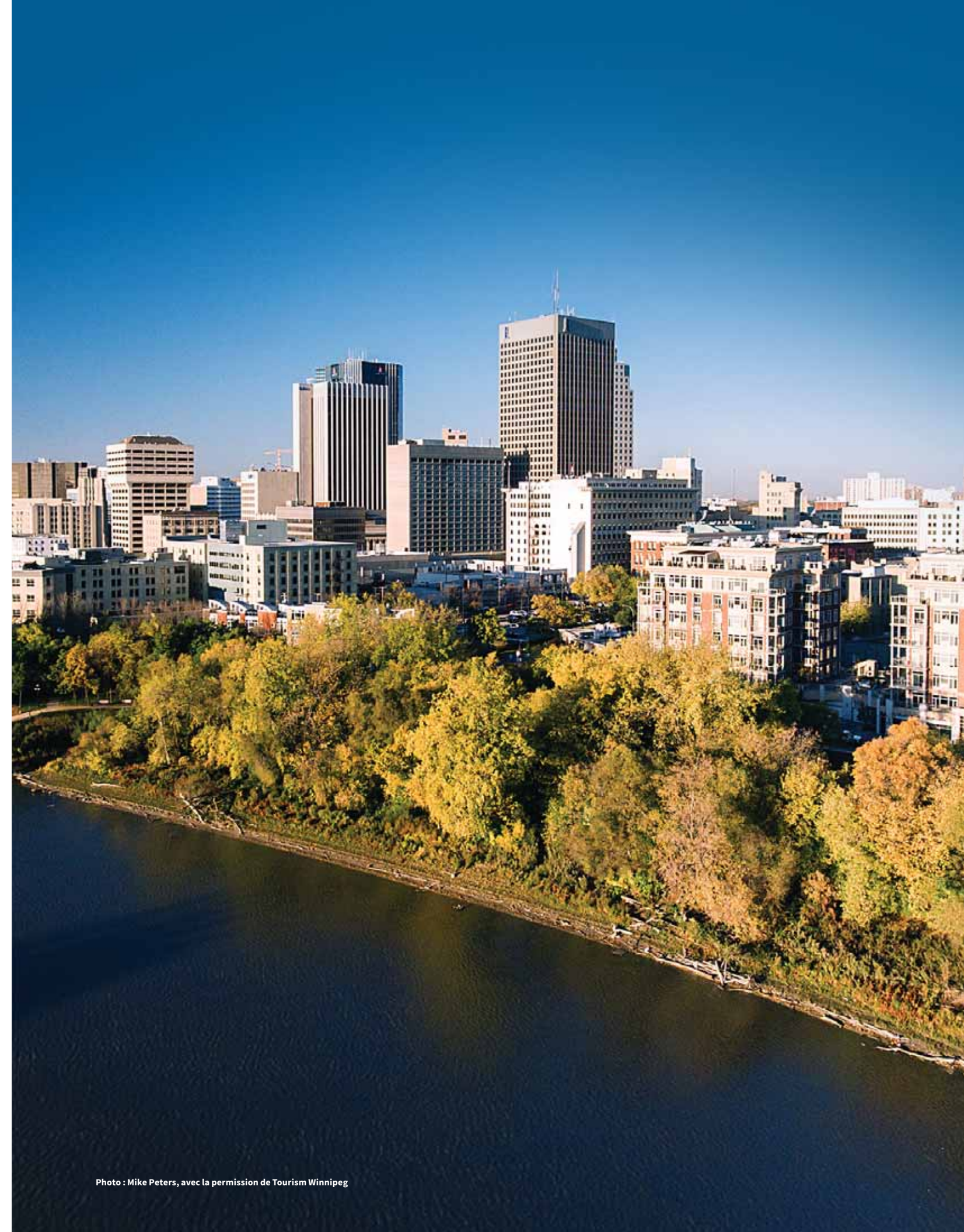
Mais ce niveau de dépenses est encore insuffisant pour être viable. Il faut financer le déficit d'infrastructure, qui est évalué à environ 6,9 milliards de dollars, soit 690 millions de dollars par an pour les dix prochaines années.

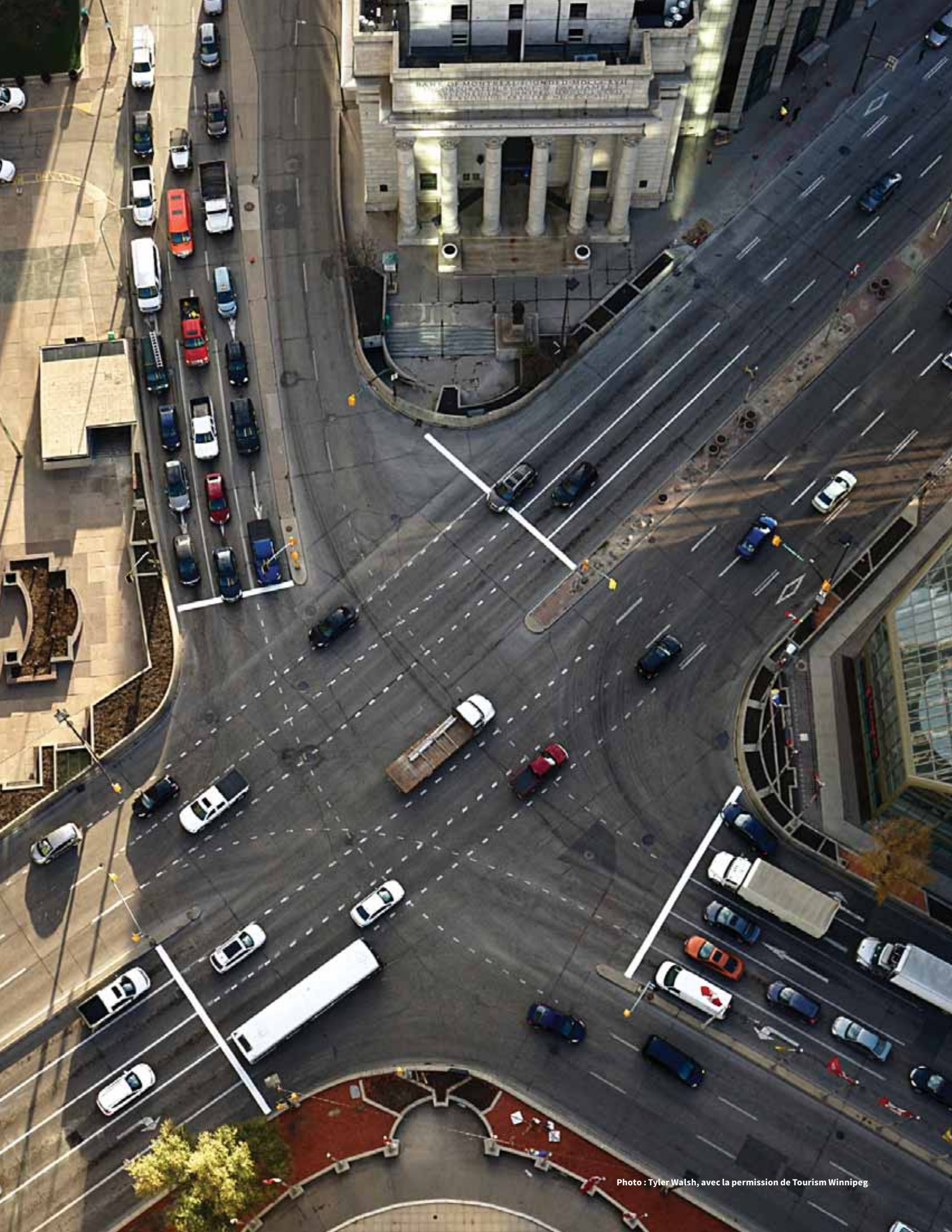
En bref, la Ville va être confrontée à des choix difficiles pour ce qui est de financer les projets d'immobilisations et de déterminer sa capacité financière et quelles sources de revenu éventuelles sont à sa disposition.

Veillez noter qu'à l'exception des données présentées dans cette section, les renseignements financiers présentés dans le *Rapport de 2018 sur l'état de l'infrastructure* correspondent aux données budgétaires plutôt qu'aux dépenses réelles de façon à être conformes aux documents budgétaires et aux documents de planification



Source : Ville de Winnipeg, Tendances communautaires de 2018 et rapport sur le rendement, volume 1





Projets d'immobilisations

La planification financière à long terme est un exercice important qui permet de faire en sorte que des fonds soient disponibles dans l'avenir pour répondre aux besoins anticipés. Chaque année, l'administration municipale établit un plan d'investissement en immobilisations sur six ans, comme l'exige la *Charte de la ville de Winnipeg*, et il le soumet au Conseil. Ce plan inclut le budget d'immobilisations pour l'année en cours ainsi que des prévisions sur cinq ans. De plus, l'administration municipale dresse des projections sur quatre années supplémentaires à des fins de planification. Le budget préliminaire des immobilisations de la Ville pour 2018 et les estimations en immobilisations pour les neuf années suivantes ont servi à déterminer les niveaux de financement anticipés et le déficit d'infrastructure correspondant sur une période de dix ans.

Au cours des dix prochaines années (2018–2027), on estime que plus de 4,0 milliards de dollars vont être consacrés aux investissements dans l'infrastructure de la ville; or, ce niveau de financement ne suffit pas pour répondre aux besoins d'infrastructure de la ville. Le déficit de 2018 est évalué à environ 6,9 milliards de dollars, les services de transport représentant la plus grosse part du déficit global (70 pour cent). À la lumière du déficit, il est plus prioritaire de répondre aux besoins de l'infrastructure existante qu'à ceux de l'infrastructure nouvelle. Cela s'explique en partie du fait que de nombreux projets à grande échelle envisagés pour la période de prévisions ne sont pas financés actuellement.

Plan d'immobilisations de 4 039 millions de dollars sur dix ans 2018-2027 (en millions)



1 767 \$
Routes



98 \$
Ponts



150 \$
Parcs et
espaces ouverts



286 \$
Service
d'eau



756 \$
Service
d'égout



59 \$
Service de
drainage des
terres



44 \$
Service de
gestion des
déchets solides



12 \$
Service
de police



91 \$
Service d'incendie et
de soins médicaux
d'urgence



199 \$
Services
communautaires



59 \$
Biens
municipaux



401 \$
Transport en
commun



117 \$
Technologie
de l'information

Photo : Tyler Walsh, avec la permission de Tourism Winnipeg

Stratégies pour s'attaquer au déficit d'infrastructure

Pour s'attaquer efficacement au déficit d'infrastructure de la Ville estimé à environ 6,9 milliards de dollars, il est nécessaire d'adopter des stratégies financières à la fois pour les différents services et à l'échelle de la ville.

L'actuel modèle de financement de la Ville n'est pas viable.

La plupart des recettes de la Ville proviennent des impôts fonciers, des redevances des services publics et des frais d'utilisation. Selon le document *Tendances communautaires de 2018 et rapport sur le rendement, volume 1*, d'autres villes des prairies canadiennes perçoivent en moyenne 44 % de recettes de plus par personne, comparé à Winnipeg. Depuis 1998, les villes canadiennes suivantes ont essentiellement doublé leurs impôts fonciers, soit une augmentation moyenne de 98 %, alors que Winnipeg n'a augmenté les siens que de 9 %.

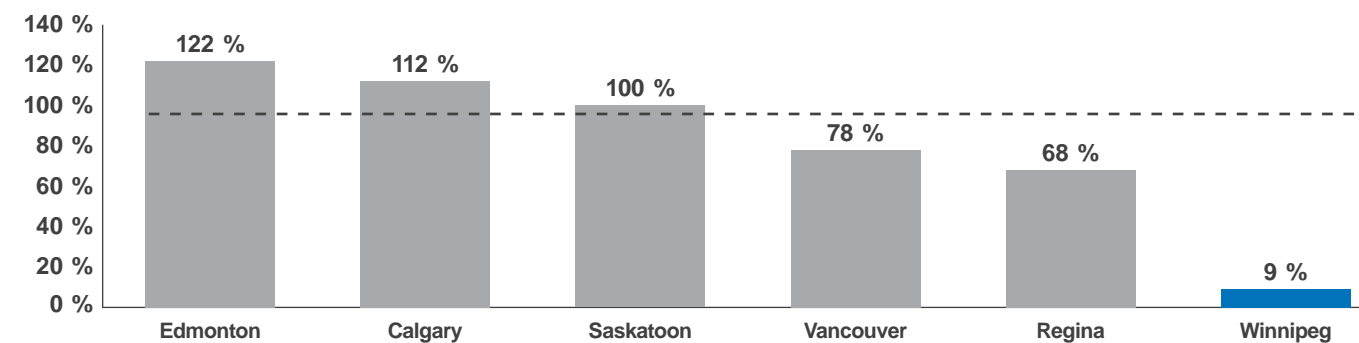
Il est possible de percevoir des recettes en maximisant les sources de revenu existantes, en faisant appel à d'autres

sources de revenu et en optimisant le financement en immobilisations provenant des gouvernements fédéral et provincial.

Par ailleurs, la Ville atteint presque le plafond d'emprunt établi dans la stratégie de réduction de la dette.

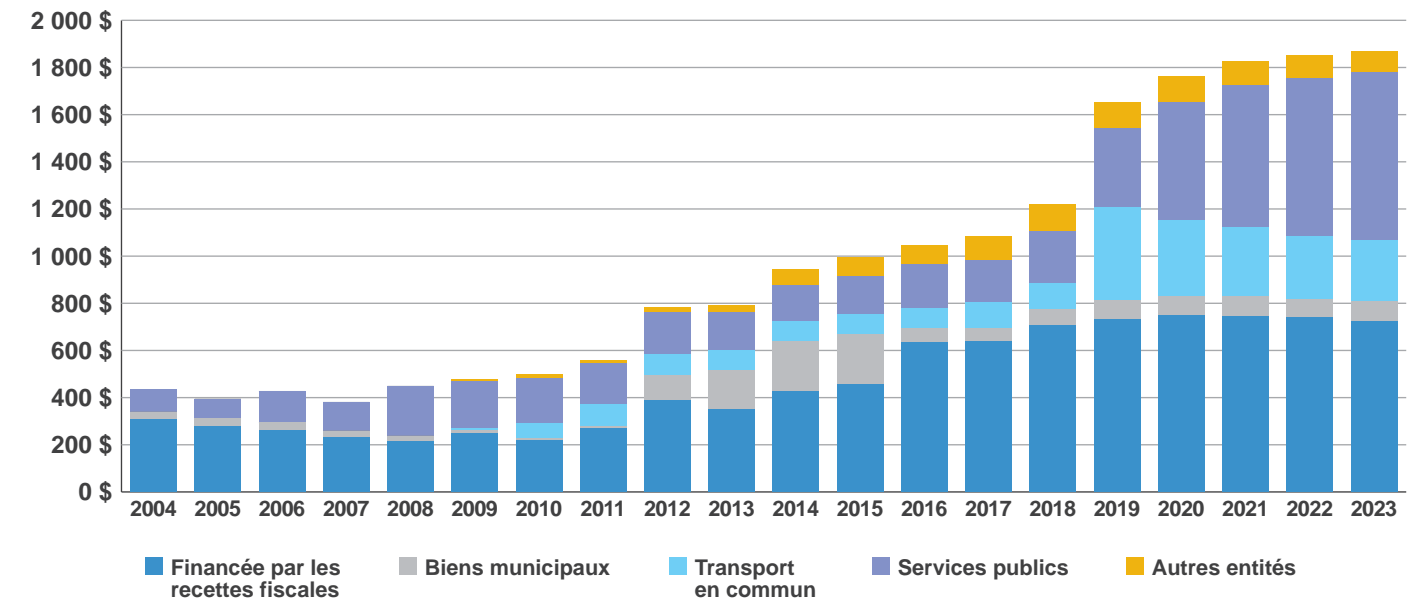
La dette nette a augmenté entre 2007 et 2018, et elle devrait continuer de croître à la lumière des engagements financiers actuels. Les prévisions concernant la dette ne tiennent pas compte actuellement des emprunts pour réduire le déficit d'environ 6,9 milliards de dollars et, si ces emprunts devaient être pris en considération, ils rendraient le niveau de dette de la Ville intenable. La possibilité d'emprunter davantage pour financer les investissements en immobilisations est plus limitée que dans le passé et nécessite d'avoir accès à des recettes supplémentaires de manière à pouvoir emprunter plus et payer les intérêts annuels sur la dette.

Évolution des impôts fonciers résidentiels (en %) de 1998 à 2016



Source : Ville de Winnipeg, Tendances communautaires de 2018 et rapport sur le rendement, volume 1

Dette Nette (en millions)



* Sont incluses la dette sous forme de débetures et les obligations dans le cadre de P3

Source : Ville de Winnipeg, Plan de gestion des actifs de la Ville de 2018

Dans l'avenir, la Ville devra envisager diverses stratégies pour s'attaquer efficacement au déficit d'infrastructure.

Exemples de stratégies financières essentielles :

- 1. Renforcer l'accès aux sources de revenu :** augmenter les recettes existantes, envisager d'autres sources de revenu et solliciter le plus de financement possible auprès des gouvernements fédéral et provincial.
- 2. Renforcer les niveaux de service :** adopter des méthodes novatrices pour préserver ou améliorer les niveaux de service en place et remettre en question la prise de décisions dans les cas où la diminution des niveaux de service est justifiée.
- 3. Intégrer la capacité financière dans les plans stratégiques à long terme et dans l'élaboration des politiques :** veiller à ce que les politiques d'orientation, comme *Notre Winnipeg*, et les plans stratégiques en matière de services, comme le Transportation Master Plan (plan directeur visant les transports), tiennent compte des moyens financiers de la Ville.

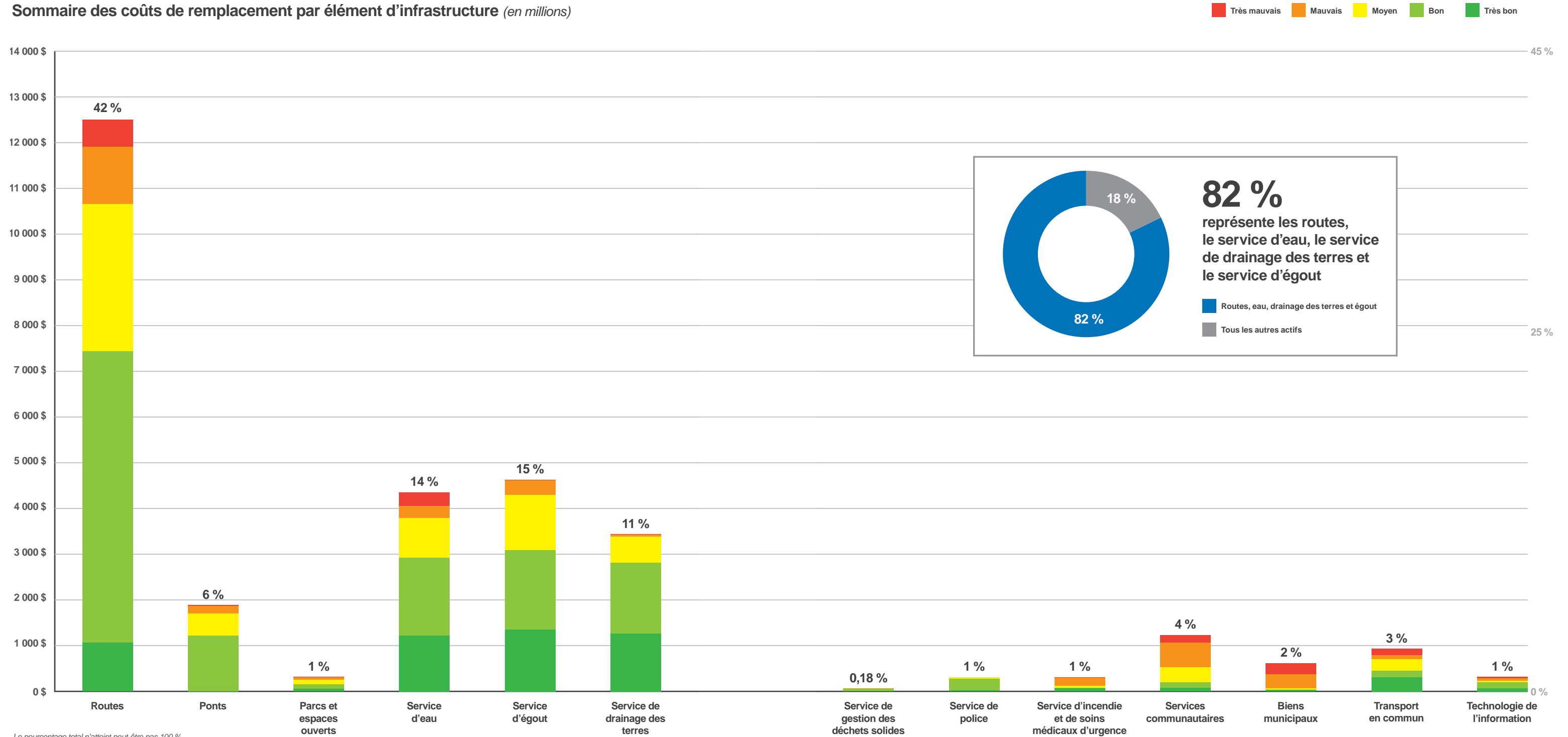
4. Examiner les actifs qui sont en mauvais ou en très mauvais état : veiller à ce que l'infrastructure essentielle continue d'être suffisamment financée pour remédier à ce mauvais ou très mauvais état et pour empêcher que les actifs se détériorent à ce point.

5. Mieux harmoniser le processus budgétaire et la gestion des actifs : le programme de gestion des actifs et le processus budgétaire fonctionnent comme un système qui offre les meilleurs avantages si les processus entre les deux sont totalement intégrés. Leur harmonisation constante améliorera la prise de décisions concernant les besoins en immobilisations et les répercussions connexes sur le budget de fonctionnement grâce à la mise en œuvre de mesures à court terme ou dans un horizon rapproché.

Sommaire – Coût de remplacement

La Ville dispose de renseignements sur l'état des actifs dont le coût de remplacement s'élève à 30 milliards de dollars. À l'échelle de la ville, les routes représentent presque la moitié du coût de remplacement de l'ensemble des actifs de la Ville. Ce pourcentage est révélateur du fait qu'il existe plus de 7 300 km-voie de rues locales et de routes régionales dans la ville. Les services d'eau et d'égout comptent pour environ 40 % du coût de remplacement, ce qui les place en deuxième position. Ensemble, ces éléments d'infrastructure représentent 82 % du coût de remplacement de tous les actifs de la Ville.

Sommaire des coûts de remplacement par élément d'infrastructure (en millions)

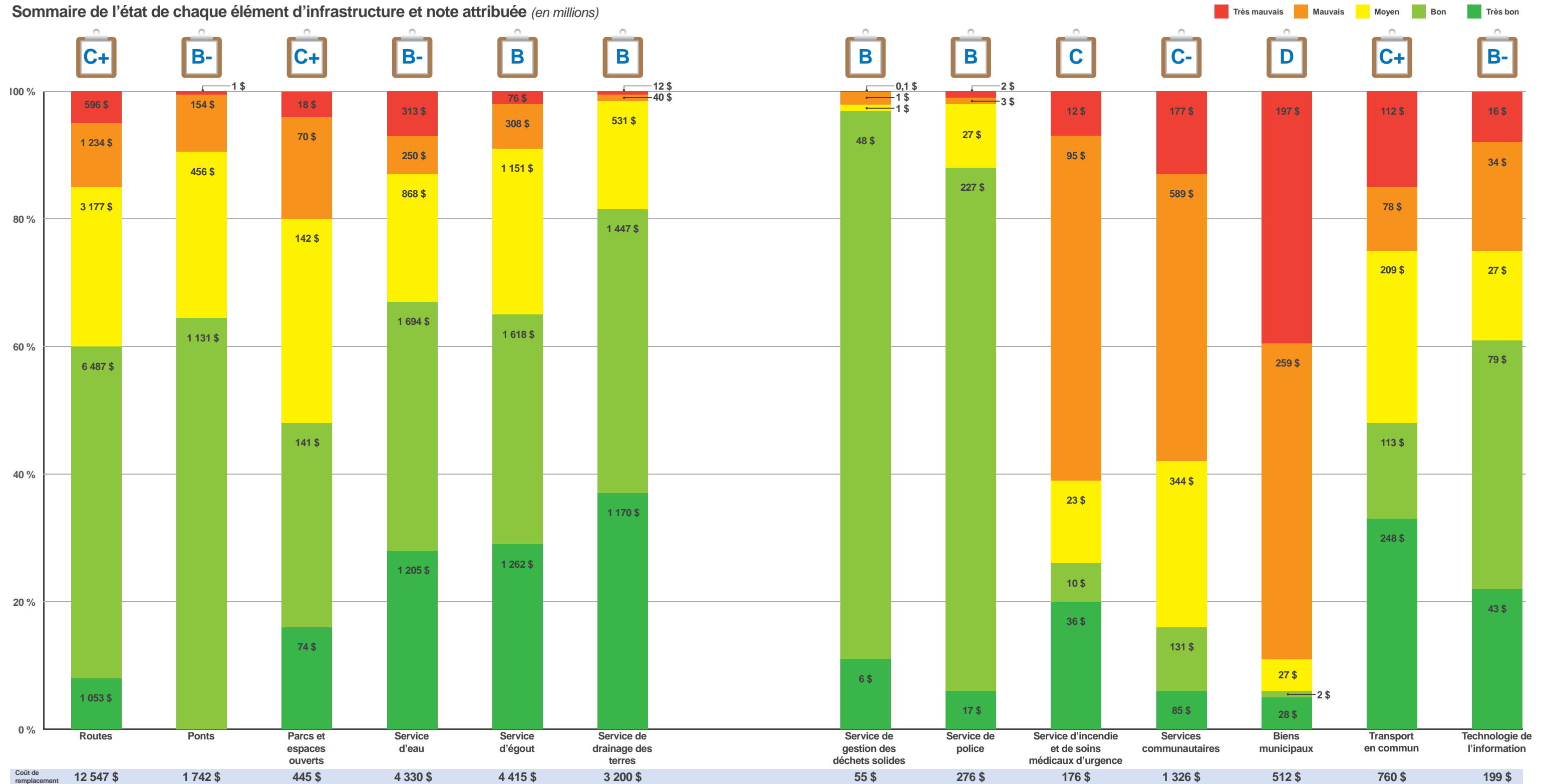


Sommaire - État moyen

Les renseignements sur l'état des éléments d'infrastructure présentés dans le tableau ci-dessous peuvent aider à prendre dans l'avenir des décisions sur la planification des investissements et sur les niveaux de financement nécessaires. Les secteurs dans lesquels un fort pourcentage d'actifs sont dans un état mauvais ou très mauvais et qui sont jugés essentiels ou critiques pour

les résidents nécessitent peut-être une augmentation ou une redistribution du financement pour améliorer leur état. Les actifs en mauvais ou en très mauvais état ont une valeur approximative de 4,6 milliards de dollars.

Sommaire de l'état de chaque élément d'infrastructure et note attribuée (en millions)



Sommaire - Déficit d'infrastructure

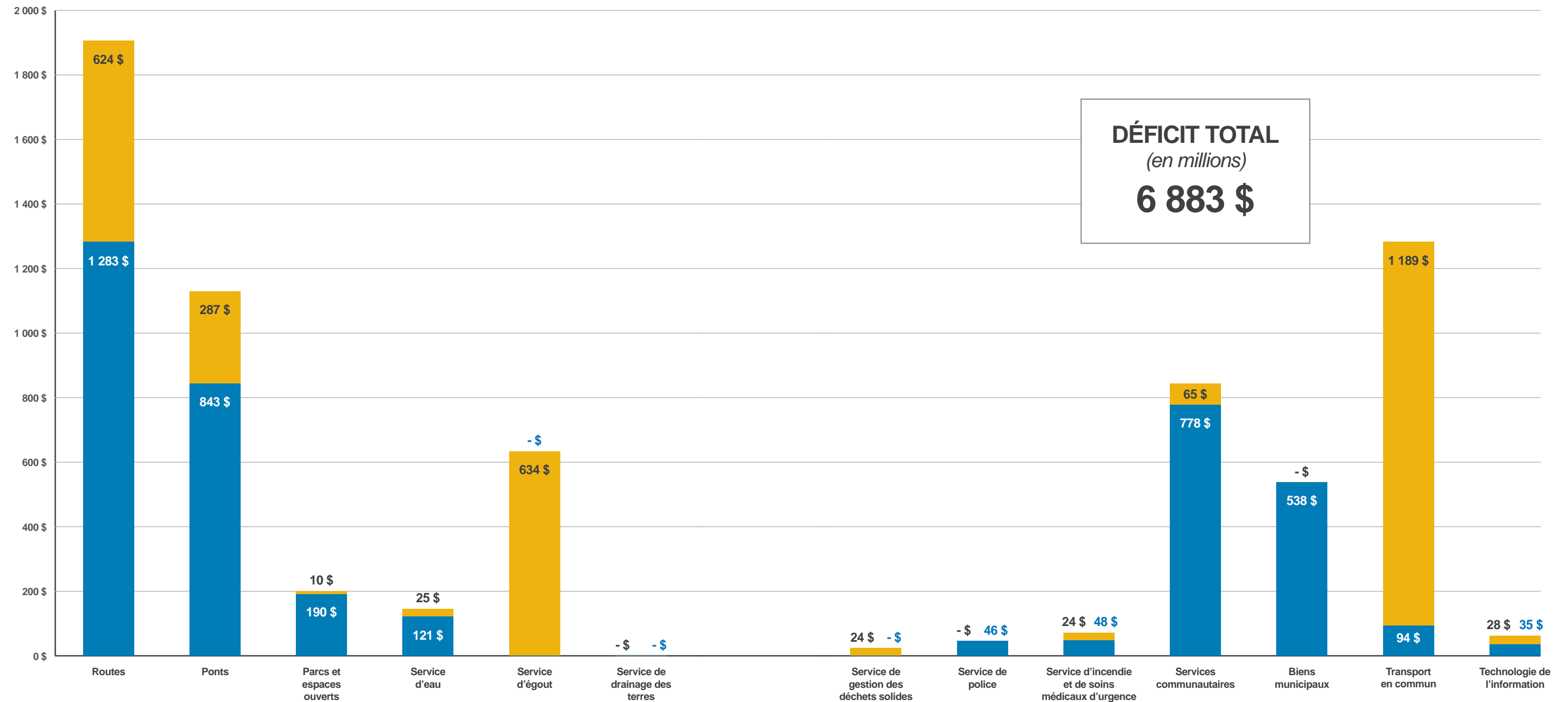
Le déficit d'infrastructure représente les besoins en immobilisations actuellement non financés auxquels il faut répondre pour obtenir les niveaux de service supposés des infrastructures existantes et pour financer la construction de nouvelles infrastructures. Le déficit est présenté sur une période de dix ans, de 2018 à 2027, pour les besoins en immobilisations seulement. Les besoins en financement de fonctionnement ne sont pas indiqués.

En nous fondant sur les besoins de service à la fois pour l'infrastructure existante et pour l'infrastructure nouvelle, le déficit est d'environ 6,9 milliards de dollars, la proportion étant plus élevée pour l'infrastructure existante que pour l'infrastructure nouvelle.

Déficit total pour l'infrastructure nouvelle et existante (en millions)

« \$- représente un déficit encore en cours d'évaluation »
(les chiffres ont été arrondis dans ce tableau)

■ Nouvelle ■ Existante



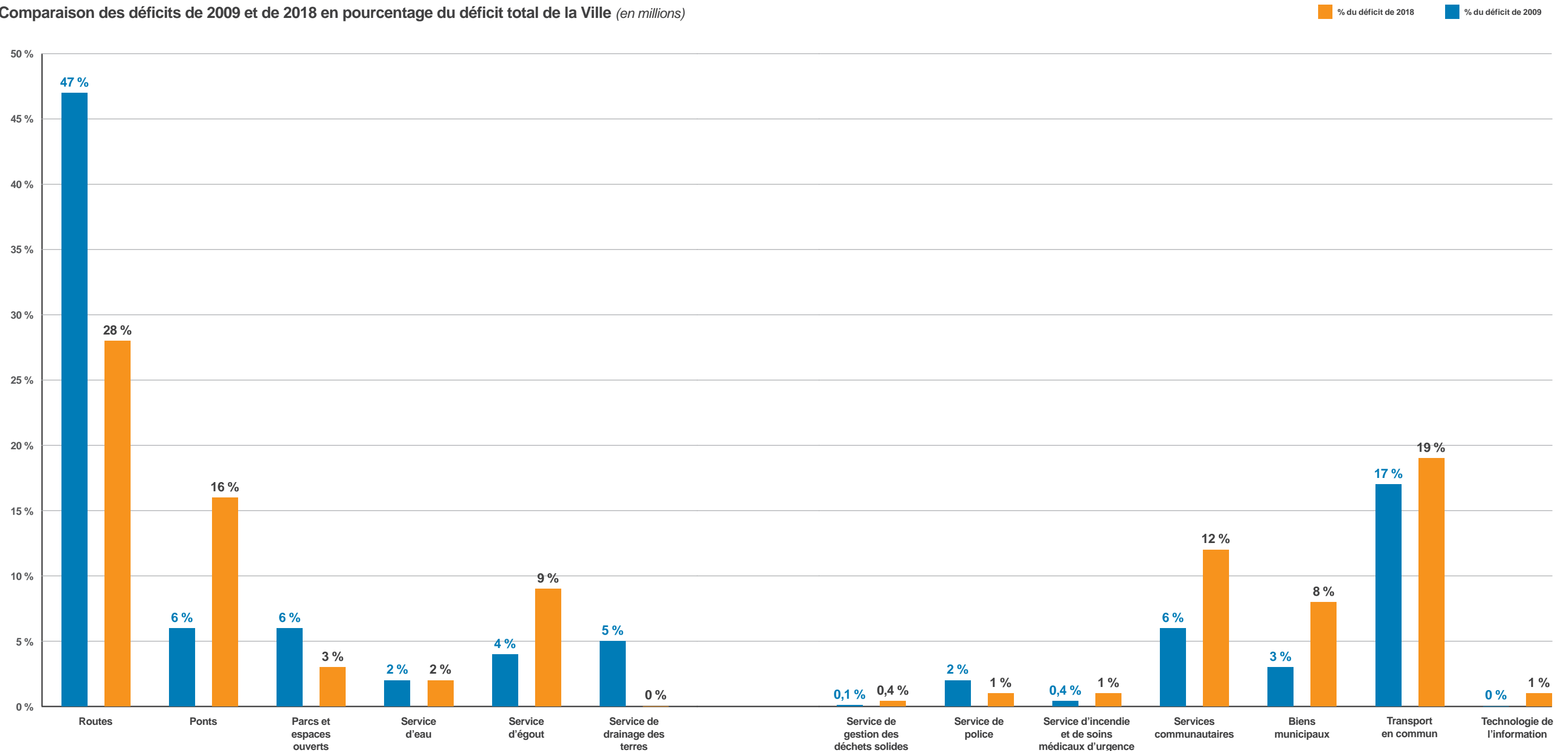
Comparaison des déficits d'infrastructure

Le tableau ci-dessous compare les déficits d'infrastructure de 2009 et de 2018. Le dernier déficit déclaré en 2009 mentionnait un déficit en immobilisations estimé à environ 7,0 milliards de dollars. Converti en dollars de 2018, ce montant équivaut à environ 9,9 milliards de dollars et permet d'établir une comparaison plus exacte avec le déficit de 2018, estimé quant à lui à environ 6,9 milliards aujourd'hui. De même, comme le déficit de 2009 inclut une petite part de fonds de fonctionnement, des coûts de fonctionnement de l'ordre d'environ 400 millions de dollars ont été soustraits du montant du déficit de 2009 pour que la comparaison soit encore plus équitable entre les deux déficits. Le déficit de 2018 inclut une forte augmentation des coûts de construction découlant d'importants projets d'infrastructure envisagés pour les années 2018 à 2027.

On peut expliquer les progrès à l'égard de la réduction du déficit d'infrastructure entre 2009 et 2018 par un certain nombre de variables, notamment des investissements en infrastructure de 2,1 milliards de dollars de plus que ce qui était prévu au départ de 2009 à 2017, l'obtention de fonds du fédéral et de la Province pour des projets d'immobilisations majeurs et l'affectation annuelle, par la Ville, de 2 % de l'augmentation des impôts fonciers pour améliorer l'état des routes. Ces progrès sont encourageants mais il reste encore un déficit conséquent qui est de plus en plus difficile à résorber.

Entre 2009 et 2018, les deux principales tendances qui ressortent sont la diminution du déficit et un accent mis sur l'infrastructure existante plutôt que sur la construction d'infrastructures nouvelles.

Comparaison des déficits de 2009 et de 2018 en pourcentage du déficit total de la Ville (en millions)



Rapports sur l'infrastructure locale

PLAN DES ÉLÉMENTS D'INFRASTRUCTURE

Les actifs de la Ville sont regroupés sous treize éléments d'infrastructure : routes, ponts, parcs et espaces ouverts, services d'eau, services d'égout, services de drainage des terres, services de gestion des déchets solides, biens municipaux, services communautaires, transport en commun, services de police, services d'incendie et de soins paramédicaux, et technologies de l'information.

Winnipeg Ensemble de la Ville

Remplacement : 34,6 milliards de dollars
Déficit : 6,9 milliards de dollars
État : Bon

*Remarque : C+ pour les actifs financés par les recettes fiscales
B pour les actifs financés par les recettes des services publics*

Services communautaires

Remplacement : 1,4 milliard de dollars
Déficit : 843 millions de dollars
État : Moyen

Technologie de l'information

Remplacement : 199 millions de dollars
Déficit : 63 millions de dollars
État : Bon

Biens municipaux

Remplacement : 587 millions de dollars
Déficit : 538 millions de dollars
État : Mauvais

Parcs et espaces ouverts

Remplacement : 722 millions de dollars
Déficit : 199 millions de dollars
État : Moyen

Service d'incendie et de soins médicaux d'urgence

Remplacement : 189 millions de dollars
Déficit : 72 millions de dollars
État : Moyen

Service de police

Remplacement : 276 millions de dollars
Déficit : 46 millions de dollars
État : Bon

Service d'eau

Remplacement : 4,6 milliards de dollars
Déficit : 146 millions de dollars
État : Bon

Service de drainage des terres

Remplacement : 3,4 milliards de dollars
Déficit : À évaluer
État : Bon

Routes

Remplacement : 13,9 milliards de dollars
Déficit : 1,9 milliard de dollars
État : Moyen

Ponts

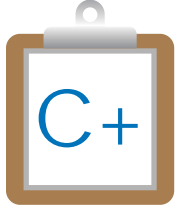
Remplacement : 1,7 milliard de dollars
Déficit : 1,1 milliard de dollars
État : Bon

Service d'égout

Remplacement : 6,7 milliards de dollars
Déficit : 634 millions de dollars
État : Bon

Service de gestion des déchets solides

Remplacement : 55 millions de dollars
Déficit : 24 millions de dollars
État : Bon



ROUTES

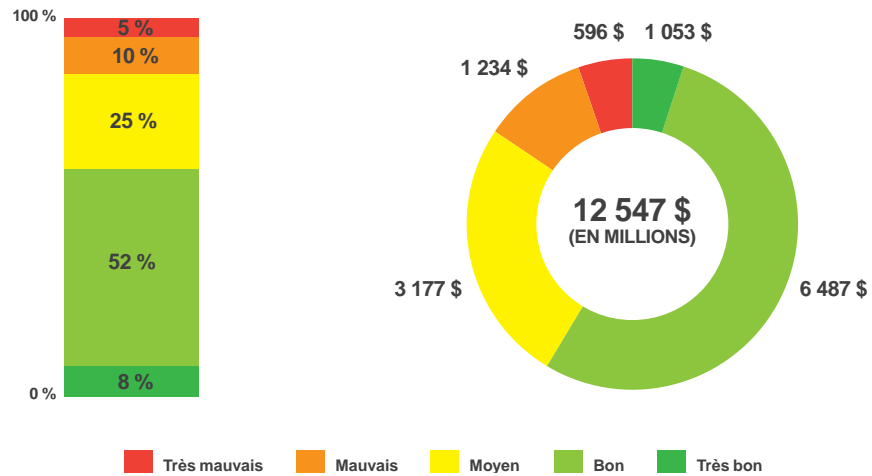
Un système de transport bien entretenu contribue au dynamisme de l'économie et donne une image positive de la ville. En investissant de façon mesurable dans l'entretien du réseau routier, nous assurerons la viabilité sociale et économique de la ville.

Le réseau routier de Winnipeg est conçu pour permettre aux piétons, aux cyclistes, aux automobilistes et aux marchandises de circuler. Il est composé de routes régionales, de rues locales et d'un réseau de transport actif.

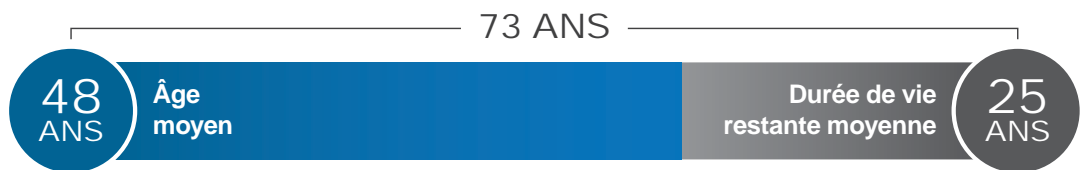
L'une des difficultés auxquelles la Ville est confrontée réside dans la nécessité de trouver un équilibre entre des besoins concurrentiels, soit entre l'expansion du système de transport du fait de la croissance et la gestion d'actifs existants et vieillissants.

Globalement, les actifs du secteur des routes sont dans un état *moyen* ou *bon*.

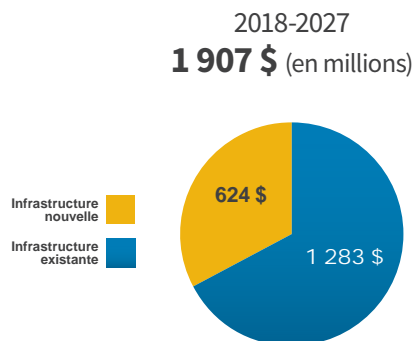
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



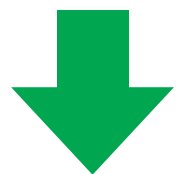
Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 47 %

2018 : 28 %



DIMINUTION DU DÉFICIT

PONTS

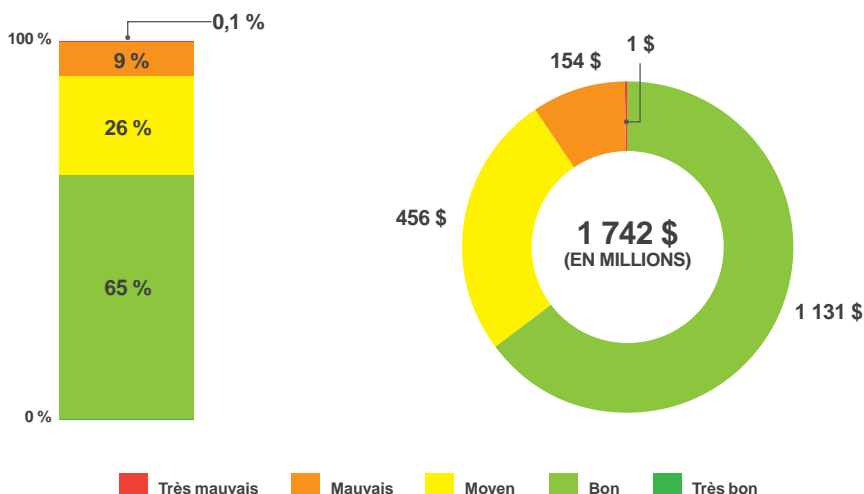
Winnipeg compte 145 ponts, dont des ponts réservés aux véhicules et aux piétons, ainsi que des passages inférieurs.

Tout pont en *mauvais* état est considéré comme étant à risque de ne pas respecter les niveaux de service et sa reconstruction ou réparation est hautement prioritaire.

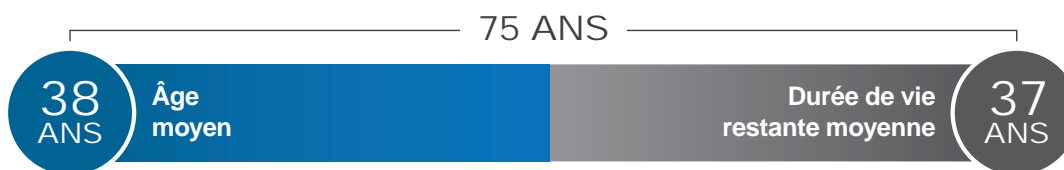
Globalement, l'état des ponts est essentiellement *bon*.



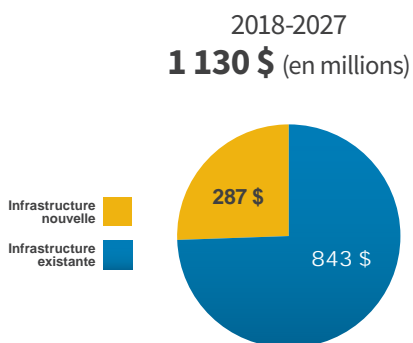
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



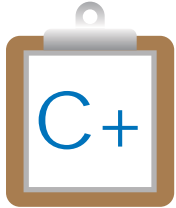
Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 6 %

2018 : 16 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT



PARCS ET ESPACES OUVERTS

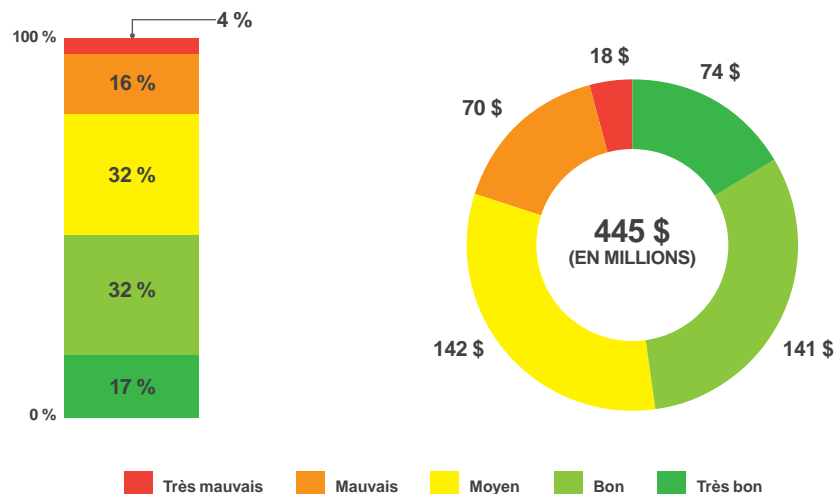
Les parcs et espaces ouverts de Winnipeg ont été conçus pour le plaisir des résidents et des visiteurs de la ville et pour améliorer la qualité de vie. Ce sont des pièces essentielles du tissu urbain qui contribuent à des modes de vie sains, à des environnements plus propres, au sens civique et à l'embellissement de la ville.

Environ 1 200 parcs couvrent une superficie totale de plus de 3 000 hectares, à l'exclusion du

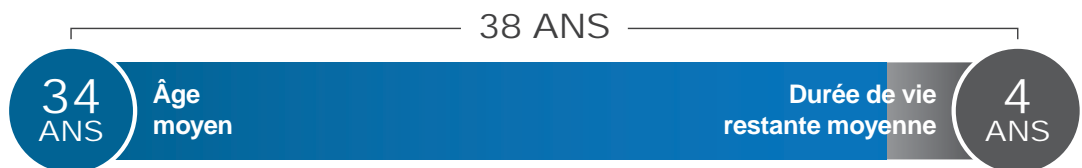
parc Assiniboine. Les actifs incluent les voies de transport actif à l'intérieur des limites des parcs, les commodités, les bâtiments, les chemins et les arbres.

L'état moyen des actifs de cet élément d'infrastructure est *moyen*.

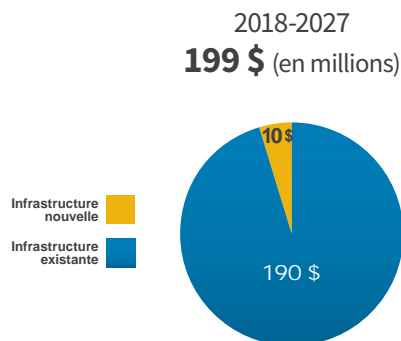
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



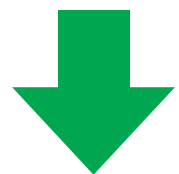
Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 6 %

2018 : 3 %



DIMINUTION DU DÉFICIT

SERVICE D'EAU

Le Service d'eau regroupe tout ce qui touche à l'approvisionnement, au traitement et à la distribution de l'eau depuis la source jusque chez le consommateur. Cet élément d'infrastructure est composé de deux principaux types d'actifs : l'approvisionnement et le traitement, et la distribution.

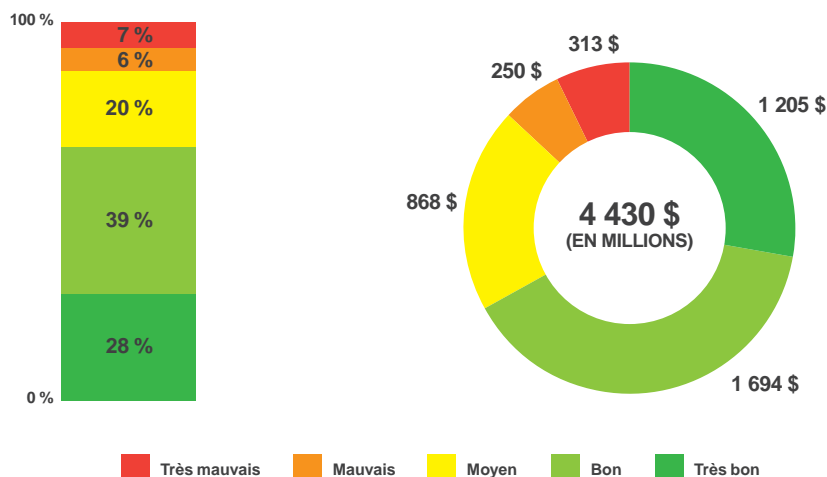
Les actifs relatifs à l'approvisionnement et au traitement de l'eau correspondent aux installa-

tions, aux stations de pompage, aux réservoirs, aux aqueducs et aux conduites d'alimentation. Les actifs relatifs à la distribution correspondent notamment aux bornes d'incendie, aux compteurs d'eau, aux conduites principales et aux services d'alimentation en eau. En plus de ces actifs, les données sur les bâtiments et les véhicules sont indiquées.

Globalement, les actifs du Service d'eau sont en *bon* état.



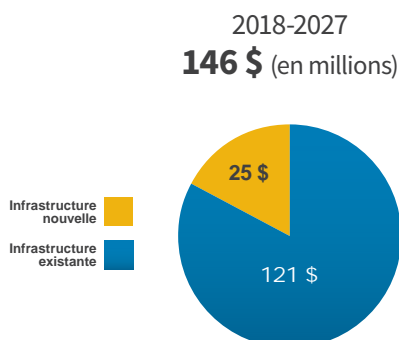
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 2 %*

2018 : 2 %*

* Les valeurs ne coïncident peut-être pas en raison de l'arrondissement des chiffres



DIMINUTION DU DÉFICIT



SERVICE D'ÉGOUT

Les habitants de Winnipeg attachent de l'importance aux agréments que leur procurent les eaux de surface naturelles et abondantes, dans la ville elle-même et en aval, et ils en sont fiers. Il sera nécessaire d'améliorer constamment notre réseau d'égout pour conserver ou améliorer le niveau de service dont jouissent actuellement les résidents.

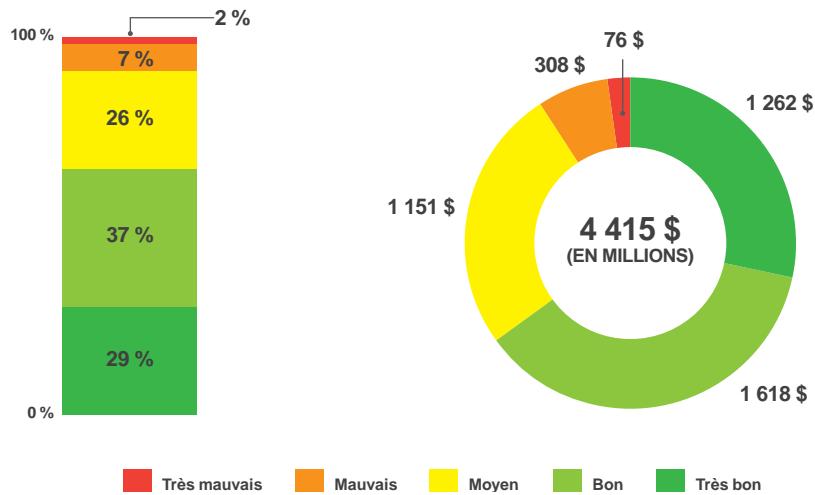
Le Service d'égout compte deux principaux types d'actifs : ceux qui se rapportent au traitement des eaux usées et ceux qui se rapportent à leur collecte. Ceux qui se rapportent au traitement concernent les trois usines de la ville.

Les actifs liés à la collecte des eaux usées sont notamment les suivants : les stations de relèvement et de captage, les réservoirs et ouvrages complémentaires, les regards, les égouts collecteurs ainsi que les égouts unitaires et émissaires.

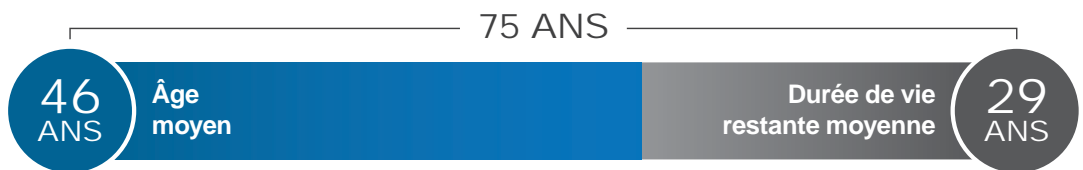
En plus de ces actifs, les données sur les bâtiments et les véhicules sont indiqués.

L'état global des actifs du Service d'égout est *bon*.

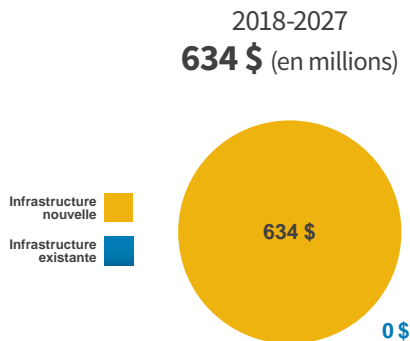
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 4 %

2018 : 9 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT

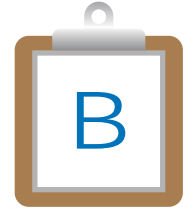
SERVICE DE DRAINAGE DES TERRES

Le Service de drainage des terres comprend deux principaux types d'actifs : ceux qui sont liés au drainage des terres et ceux qui sont liés à la lutte contre les inondations.

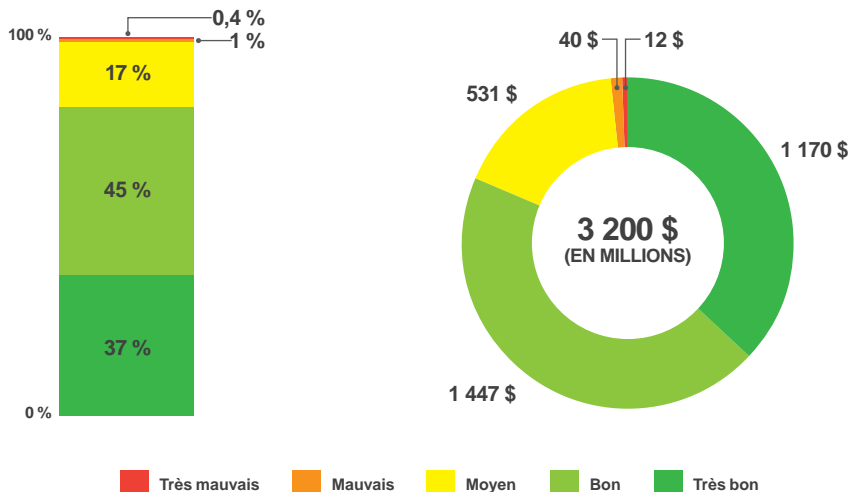
Les actifs liés au drainage des terres sont notamment les suivants : regards, stations de pompage des passages inférieurs, réservoirs de stockage, bassins de rétention des eaux de pluie, tuyaux et

drains, fossés et émissaires. Les actifs liés à la lutte contre les inondations sont notamment les digues et les stations de pompage.

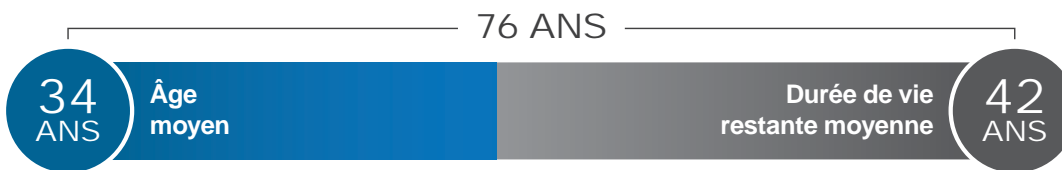
Globalement, les actifs du Service de drainage des terres sont dans un état *bon* ou *très bon*.



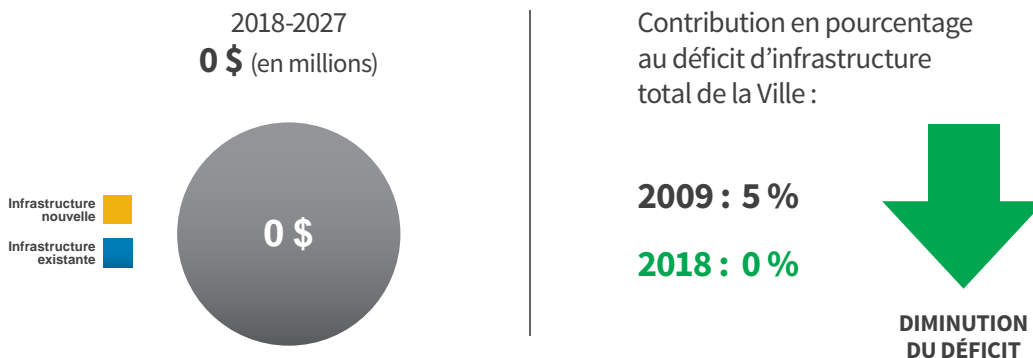
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total





SERVICE DE GESTION DES DÉCHETS SOLIDES

Le Service de gestion des déchets solides comprend deux principaux types d'actifs : ceux qui sont liés à la collecte et à l'élimination des déchets solides et ceux qui sont liés au recyclage et au réacheminement. Une part importante de ces derniers sont neufs ou presque neufs.

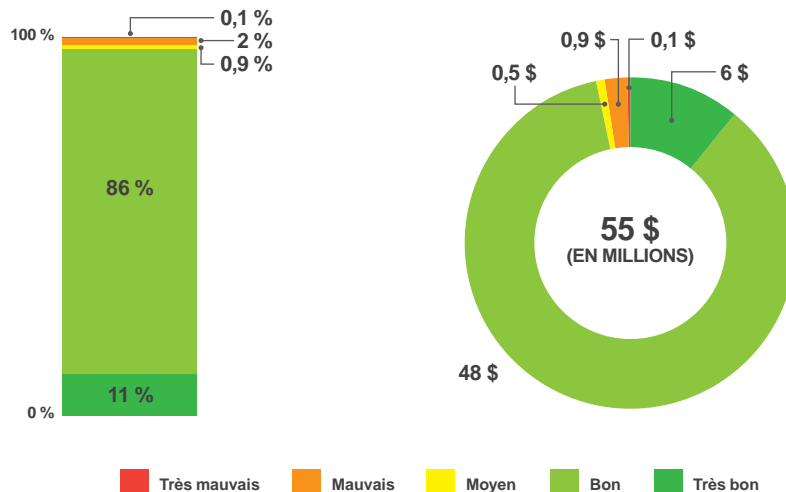
Les services de collecte des déchets solides consistent notamment à ramasser chaque semaine les ordures des habitations unifamiliales et multifamiliales, et à fournir contre rémunération d'autres services comme la collecte de déchets excédentaires ou encombrants. Les actifs sont notamment les suivants : l'installation de gestion

des ressources du chemin Brady et les structures complémentaires, ainsi que les contenants à ordures et de recyclage.

Les services de recyclage et de réacheminement des déchets consistent notamment à ramasser les articles recyclables des habitations unifamiliales et de certaines habitations multifamiliales, qui sont ensuite livrés à l'installation de récupération des matériaux, ainsi qu'à collecter et à composter les feuilles et les résidus de jardinage. Ils incluent également les dépôts 4R de Winnipeg.

L'état général des actifs du Service de gestion des déchets solides est *bon* ou *très bon*.

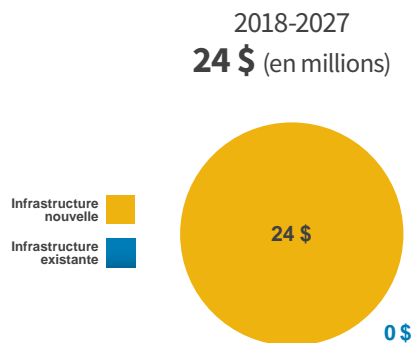
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 0,1 %

2018 : 0,4 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT

SERVICE DE POLICE

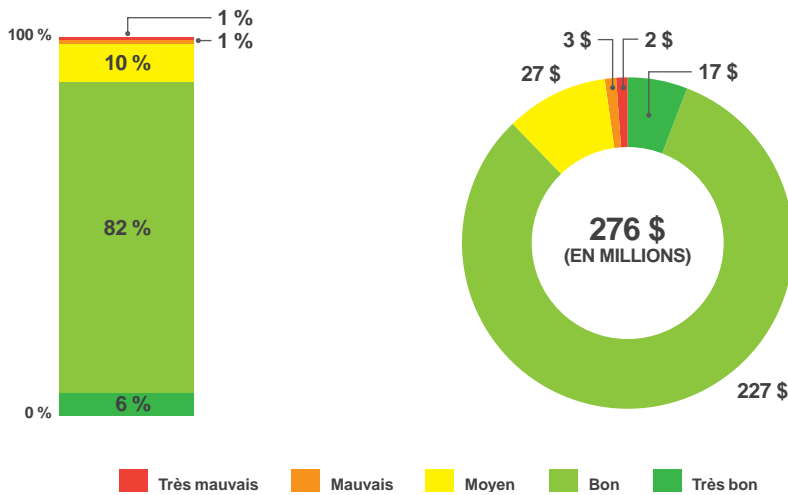
Pour être durable et vivable, une ville doit être sécuritaire et, à bien des égards, la qualité de vie offerte qu'elle peut offrir dépend de ses services de protection et de sécurité. Le Service de police de Winnipeg (SPW) joue un rôle à part entière dans la création de collectivités sécuritaires en fournissant des services de prévention du crime et en intervenant efficacement contre le désordre social et les activités criminelles.

D'importants investissements ont été faits au cours des dix dernières années dans les actifs du SPW, notamment dans la construction des postes du District de l'Est et du District de l'Ouest, et dans le bâtiment qui abrite les quartiers généraux du SPW.

Globalement, les actifs de l'élément d'infrastructure du Service de police sont en *bon* état.



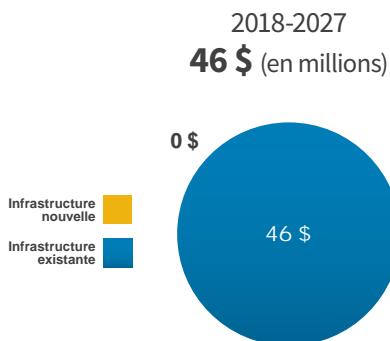
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



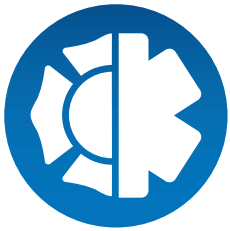
Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 2 %

2018 : 1 %



DIMINUTION DU DÉFICIT



SERVICE D'INCENDIE ET DE SOINS MÉDICAUX D'URGENCE

Pour assurer la protection et la sécurité des résidents de la ville, le Service d'incendie et de soins médicaux d'urgence de Winnipeg fournit des services essentiels : intervention et sauvetage en cas d'incendie, secours médical, prévention contre les risques d'incendie et de blessures, préparation aux catastrophes et intervention.

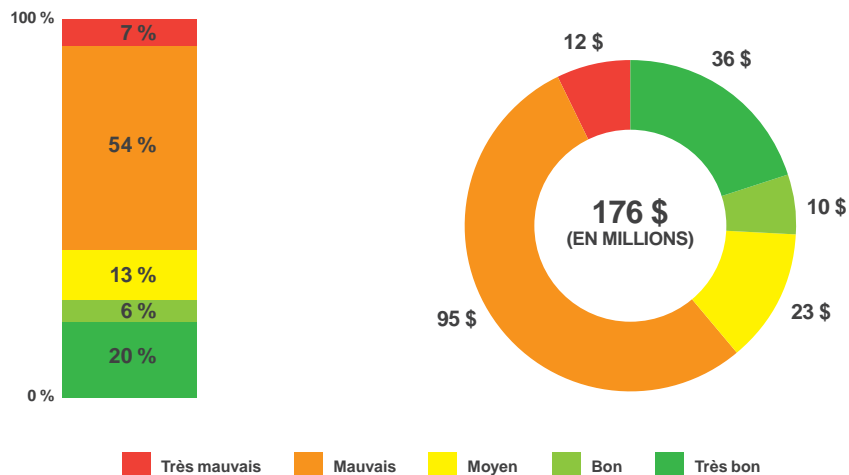
Les actifs du Service d'incendie et de soins médicaux d'urgence incluent notamment 30 casernes de pompiers, un poste d'ambulance autonome

ainsi qu'un centre de communications et une école de formation.

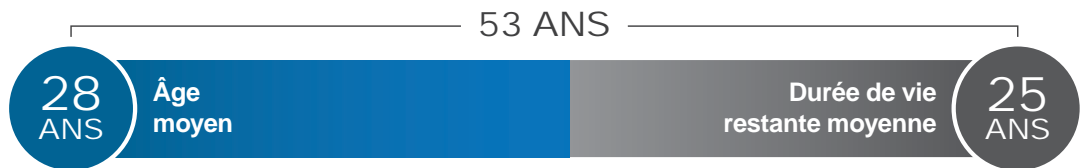
Le Service compte également 310 véhicules et de l'équipement spécialisé qui sont nécessaires aux services d'intervention d'urgence. Plus d'équipement lourd est également nécessaire pour protéger et entretenir les actifs des casernes et de l'école de formation.

Globalement, les actifs du Service d'incendie et de soins médicaux d'urgence sont dans un état *moyen*.

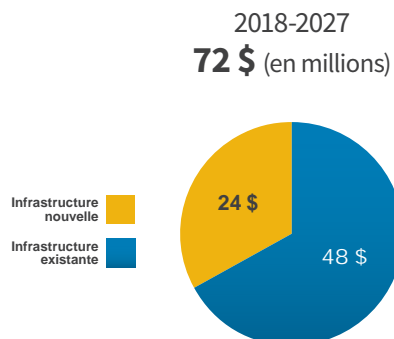
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 0,4 %

2018 : 1 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT

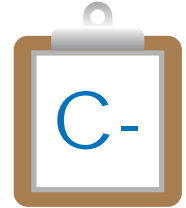
SERVICES COMMUNAUTAIRES

La Ville offre à ses habitants des activités et des programmes aquatiques, récréatifs et de loisirs de première qualité. L'inventaire des actifs comprend notamment ce qui suit : centres récréatifs et de loisirs, centres communautaires, aré纳斯, piscines intérieures et extérieures, pataugeoires et aires de jets d'eau. La plupart de ces actifs ont été construits avant la fusion des municipalités en 1972. Au fil des années, l'insuffisance d'investissements opérationnels et en immobilisations a entraîné la détérioration de ces actifs et des installations techniques des bâtiments.

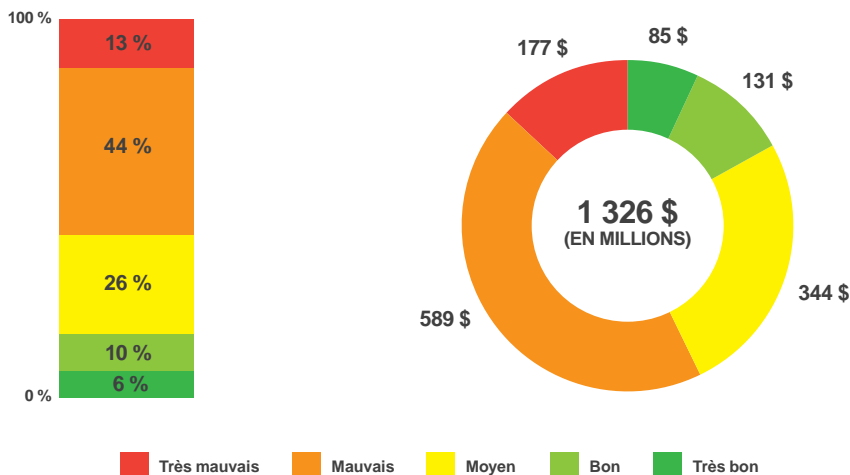
La désuétude fonctionnelle et la mauvaise accessibilité physique compromet encore plus

la capacité des actifs existants à répondre de façon adéquate aux besoins actuels en matière de niveaux de service. De plus, les installations existantes ne sont pas équitablement réparties dans la ville sur le plan géographique, ce qui se traduit par une grande variation des niveaux de service parmi les secteurs. Winnipeg connaît aussi une forte croissance dans les nouveaux secteurs, ce qui crée une demande de nouvelles installations et de nouveaux services de loisirs.

L'état général des actifs des Services communautaires est *moyen* et tend vers le *mauvais*; cependant, un grand nombre sont dans un état *mauvais* ou *très mauvais*.



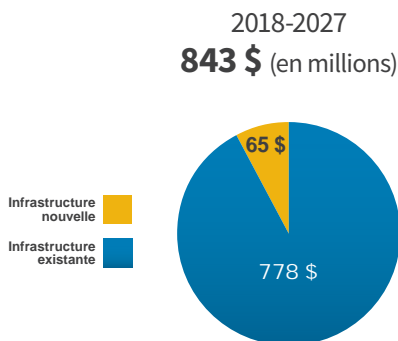
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 6 %

2018 : 12 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT



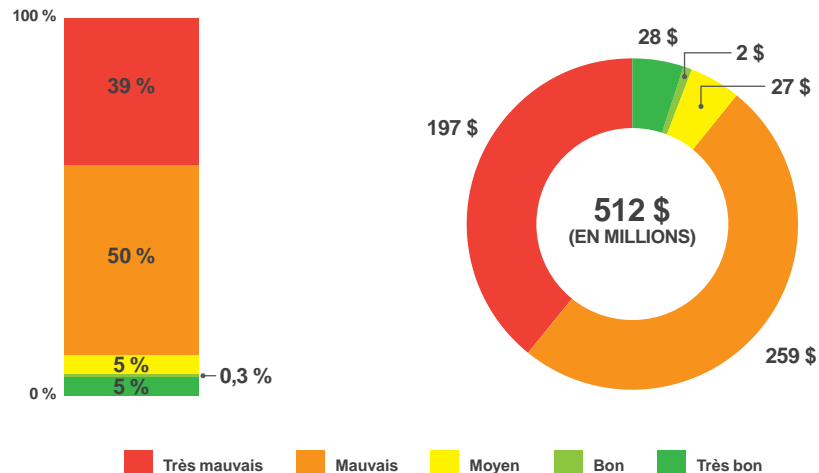
BIENS MUNICIPAUX

La Ville possède un certain nombre de bâtiments et d'installations à bureaux municipaux. En moyenne, ces actifs ont dépassé leur durée de vie utile. Ils incluent notamment ce qui suit : les immeubles à bureaux, les bâtiments historiques, les bâtiments de cimetière, les bâtiments loués, les installations et les bâtiments

utilisés par les organismes de services spéciaux, ainsi que d'autres biens autres que des bâtiments comme les rives et les stationnements de surface.

Globalement, les actifs de cet élément d'infrastructure sont en *mauvais* ou *très mauvais* état.

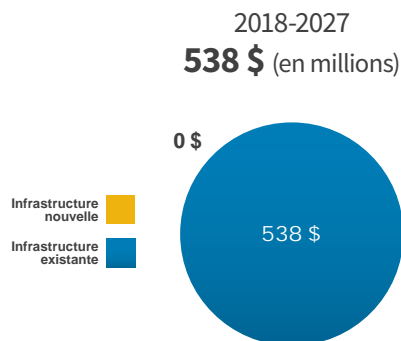
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 3 %

2018 : 8 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT

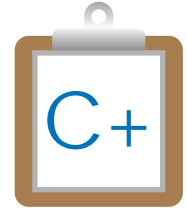
TRANSPORT EN COMMUN

La Régie des transports de Winnipeg offre un service vital aux résidents de la ville grâce à un réseau de transport en commun robuste et étendu.

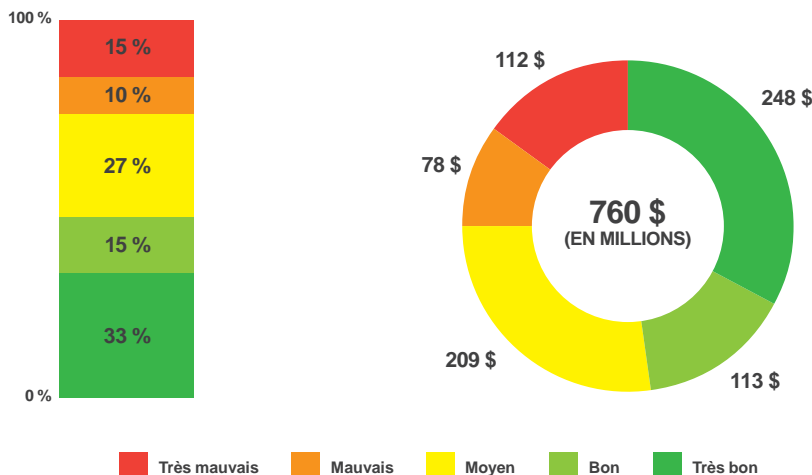
Elle comprend un réseau de 93 lignes d'autobus, soit : 10 lignes de transport rapide, 24 lignes express et super express, 52 lignes ordinaires, 3 lignes gratuites Downtown Spirit, et 4 lignes DART à la demande. La Régie compte environ 615 autobus qui sont entièrement accessibles.

La Régie offre également un service porte-à-porte au moyen de son réseau Handi-Transit à l'intention des personnes qui ne peuvent pas se servir du réseau de transport conventionnel.

La plupart des actifs de l'élément d'infrastructure se rapportant au transport en commun sont actuellement dans un état *moyen* ou *bon*.



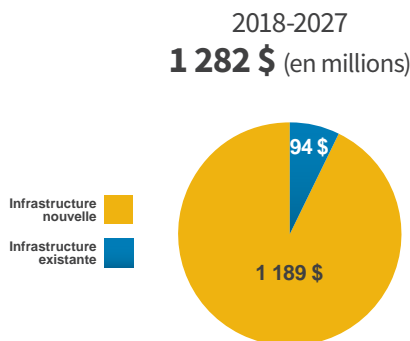
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 17 %

2018 : 19 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT

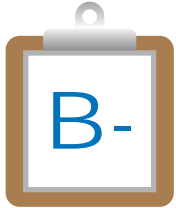


TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

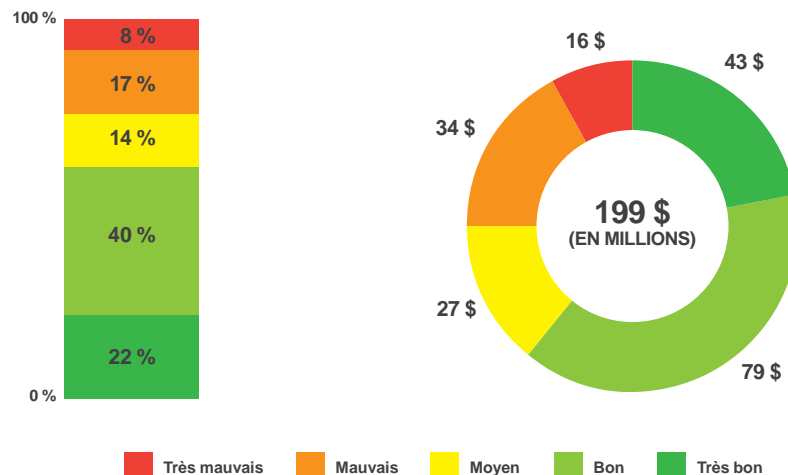
Les actifs liés à la Technologie de l'information facilitent grandement la prestation des services que la Ville offre à ses résidents. Ce sont notamment des logiciels et du matériel qui font partie des actifs généraux de la Ville depuis

des décennies alors que la technologie a considérablement évolué.

Globalement, l'état de ces actifs est *bon*.



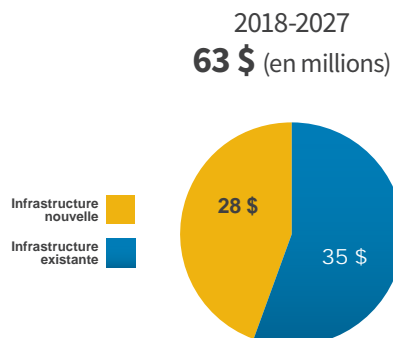
État et coût de remplacement total



Durée de vie moyenne prévue



Déficit d'infrastructure total



Contribution en pourcentage au déficit d'infrastructure total de la Ville :

2009 : 0 %

2018 : 1 %



AUGMENTATION DU DÉFICIT



Pour plus de renseignements

Pour plus de renseignements sur l'infrastructure de la ville, y compris le Programme de gestion des actifs et le Plan de gestion des actifs de la Ville de 2018, veuillez consulter le site : winnipeg.ca/francais/infrastructure.



510, rue Main | Winnipeg | Manitoba | Canada | R3B 1B9 | winnipeg.ca