



Ministère des Transports et de l'Infrastructure

Rapport annuel
2013-2014



Ministère des Transports et de l'Infrastructure

Rapport annuel
2013-2014

Ministère des Transports et de l'Infrastructure
Rapport annuel 2013-2014

Publié par:
Ministère des Transports et de l'Infrastructure
Province du Nouveau-Brunswick
CP 6000, Fredericton NB E3B 5H1 CANADA

Imprimé au New Brunswick

ISBN 978-1-4605-0610-3 (édition bilingue imprimée)
ISBN 978-1-4605-0612-7 (PDF : version française)
ISSN 2368-3457 (édition bilingue imprimée)
ISSN 2368-3473 (PDF : version française)

10053



L'honorable Jocelyne Roy Vienneau
Lieutenante-gouverneure du Nouveau-Brunswick

Madame la Lieutenante-gouverneure,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice financier du 1er avril 2013 au 31 mars 2014.

Je vous prie de recevoir, Madame la Lieutenante-gouverneure, l'assurance de ma très haute considération.



Le ministre,
Roger Melanson

Ministre des Transports et de l'Infrastructure

Monsieur,

Je suis heureux de vous soumettre le présent rapport annuel du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice financier du 1er avril 2013 au 31 mars 2014.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



Le sous-ministre,
Jean-Marc Dupuis

Table des matières

Message du ministre	1
Message du sous-ministre	2
Aperçu du ministère	3
Faits saillants	4
Priorités stratégiques	5
<i>Gestion stratégique.</i>	5
<i>Les approches du Schéma stratégique</i>	5
<i>Schéma stratégique du Ministère</i>	6
<i>Mesures du rendement</i>	7
Survol des opérations du ministère	13
<i>Organigramme des échelons supérieurs.</i>	13
<i>Vue d'ensemble de la division et faits saillants</i>	13
Information financière	17
Résumé des activités de recrutement.	20
Résumé des projets de loi et des activités législatives	21
Résumé des activités liées aux langues officielles	22
Résumé des recommandations du Bureau du vérificateur général	24

Message du ministre

La mission du ministère des Transports et de l'Infrastructure est de bâtir et d'entretenir une infrastructure de transport et de bâtiments sécuritaire et viable pour les gens du Nouveau-Brunswick.

Le Ministère continue de donner l'exemple en entreprenant des projets d'amélioration continue visant à améliorer les services offerts au public et à réduire ses coûts de fonctionnement. Le dévouement dont font preuve les employés dans les activités courantes du Ministère, tout en travaillant sur de nombreux projets, programmes et services, témoigne du professionnalisme observé au Ministère.

Le présent rapport annuel décrit les activités opérationnelles, les défis et les réalisations du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice de 2013-2014 en mettant l'accent sur la vision stratégique du Ministère. Nous continuerons de tirer parti de l'amélioration continue pour accroître l'efficacité, améliorer les services et faire figure de proue dans la réduction des coûts du gouvernement dans leur ensemble.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure,
Roger Melanson

Message du sous-ministre

En 2013-2014, le ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) a continué d'appliquer une philosophie d'excellence du rendement et d'amélioration continue. Tout au long de l'année, le Ministère a axé ses efforts sur les méthodes de travail, les procédures, les techniques de gestion, les systèmes et l'engagement des employés dans le but d'accroître l'efficacité, la productivité et la responsabilisation. Pour se guider et atteindre ses objectifs, le MTI a établi des indicateurs de rendement clés (IRC). Ces IRC sont gérés par l'entremise d'un système d'exploitation et de gestion dont se servent maintenant la plupart des directions du Ministère.

Un nouveau programme de résolution de problèmes a également été établi afin de cerner et d'examiner les possibilités d'amélioration et de les classer par ordre de priorité, tandis que les équipes d'action corrective ont pris les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de solutions. Le personnel de tous les échelons du Ministère continue de participer à la gestion proactive, à la communication et à la planification améliorée des travaux ordinaires. Ces efforts ont permis d'achever plusieurs projets plus tôt que prévu, d'accroître l'efficacité opérationnelle et de réaliser des économies.

Je tiens à féliciter tout le personnel pour l'esprit d'équipe dont il a fait preuve et le travail qu'il a accompli au cours de la dernière année afin de faire de notre ministère une organisation axée sur le rendement. Les résultats de l'an prochain devraient être encore plus positifs.

Le sous-ministre,
Jean-Marc Dupuis

Aperçu du ministère

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure planifie, conçoit, gère et entretient un vaste réseau qui comprend près de 18 785 kilomètres de routes reliées par plus de 3 212 ponts et 10 services de traversiers. Le Ministère se charge également des 355 bâtiments appartenant au gouvernement provincial et des 119 locaux loués par celui-ci, en plus de l'acquisition et de la cession de biens. La sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement sont les principes fondamentaux qui guident tous les employés du Ministère dans l'exécution de leurs activités quotidiennes.

Faits saillants

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) a poursuivi sa transformation afin de devenir une organisation axée sur le rendement qui met l'accent sur la prestation plus efficace et plus efficiente des programmes et des services au public. Pour se guider et atteindre ses objectifs, le MTI a d'ailleurs établi des indicateurs de rendement clés (IRC). Par conséquent, le MTI a réussi à trouver plus de 25 millions de dollars par année en économies durables.



Les IRC du Ministère sont gérés au moyen du Système d'exploitation et de gestion (SEG). En 2013-2014, 48 % des gestionnaires du MTI se servaient activement du SEG comme outil de production de rapports.



La Division des édifices a réalisé des économies dans les dépenses en immobilisations de 3,25 millions de dollars en diminuant les finitions et détails coûteux, en normalisant la conception, en lançant des demandes de propositions (DP) pour des services de conception pour plusieurs écoles et en faisant preuve d'un contrôle plus strict quant à la portée et au budget des projets.



Au total, la Direction de la conception de la Division des édifices a géré 545 projets d'amélioration des immobilisations, soit 383 pour le ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance, 96 pour le ministère des Transports et de l'Infrastructure, 15 pour le ministère de la Santé et 51 pour divers autres ministères de la province.



Le gouvernement provincial a annoncé qu'il s'engageait à investir 25 millions de dollars pour la remise en état de deux tronçons de la subdivision Newcastle afin d'aider à maintenir et à faire croître les services de fret ferroviaire dans le nord du Nouveau-Brunswick. Le Canadien National (CN) assumera les coûts supplémentaires de remise en état. L'initiative a également mené à une entente de 10,2 millions de dollars entre VIA Rail et le CN, qui permettra aux services de transport de passagers de VIA Rail de poursuivre ses activités dans la subdivision Newcastle.



La construction de la route 7 (voie de contournement de Welsford) et de l'échangeur One Mile House à Saint John est terminée. Les travaux de construction de plusieurs projets routiers importants se sont également poursuivis, notamment sur la voie de contournement de Marysville ainsi que sur la route 2 (Transcanadienne), à la frontière du Nouveau-Brunswick et du Québec, afin d'achever l'échangeur et la route à quatre voies de la Nouvelle-Écosse à la frontière du Québec.



Des évaluations archéologiques ont été faites le long de la route 11, entre Shediac et Bouctouche. La construction s'est poursuivie sur la voie de contournement de la route 11 à Caraquet.



Le Ministère a réparé plus de 565 kilomètres de route dans le cadre de son programme de chaussées en pierre concassées bitumées et plus de 120 kilomètres de route dans le cadre de son programme d'asphaltage.



Le Ministère a entrepris le débroussaillage proactif de plus de 134 km de route à différents endroits dans la province afin d'accroître la distance de visibilité dans certaines zones où les risques de collision avec des orignaux sont plus élevés.

Priorités stratégiques

Gestion stratégique

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB) a instauré un système de gestion officiel qui met à profit les pratiques opérationnelles d'avant-garde en matière d'élaboration, de communication et de révision des stratégies. Grâce à ce processus, la fonction publique dispose d'une méthodologie ayant fait ses preuves dans les secteurs public et privé pour établir une stratégie.

Le système de gestion officiel commence par une vision stratégique. La vision du gouvernement s'exprime par les thèmes de la vision d'une économie plus forte et d'une meilleure qualité de vie, tout en vivant selon nos moyens. Cette vision stratégique s'articule autour du Schéma stratégique, un outil permettant de cibler les axes d'intervention et de donner une orientation globale dans une optique d'amélioration.

Les approches du Schéma stratégique

Le Schéma stratégique met l'accent sur ce qui est important pour les citoyens : stimuler la création d'emplois et accroître le nombre de gens qui travaillent, donner accès aux programmes et services nécessaires et s'assurer que les fonds publics sont utilisés de manière optimale.

La perspective financière tient compte des exigences financières dont nous avons besoin pour appuyer de façon durable l'engagement pris auprès des citoyens. Cette dimension financière s'attache principalement à soutenir le secteur privé afin de stimuler la croissance, de s'assurer que le gouvernement vit selon ses moyens en établissant un budget viable et de financer les programmes prioritaires pour contribuer à améliorer la qualité de vie des citoyens.

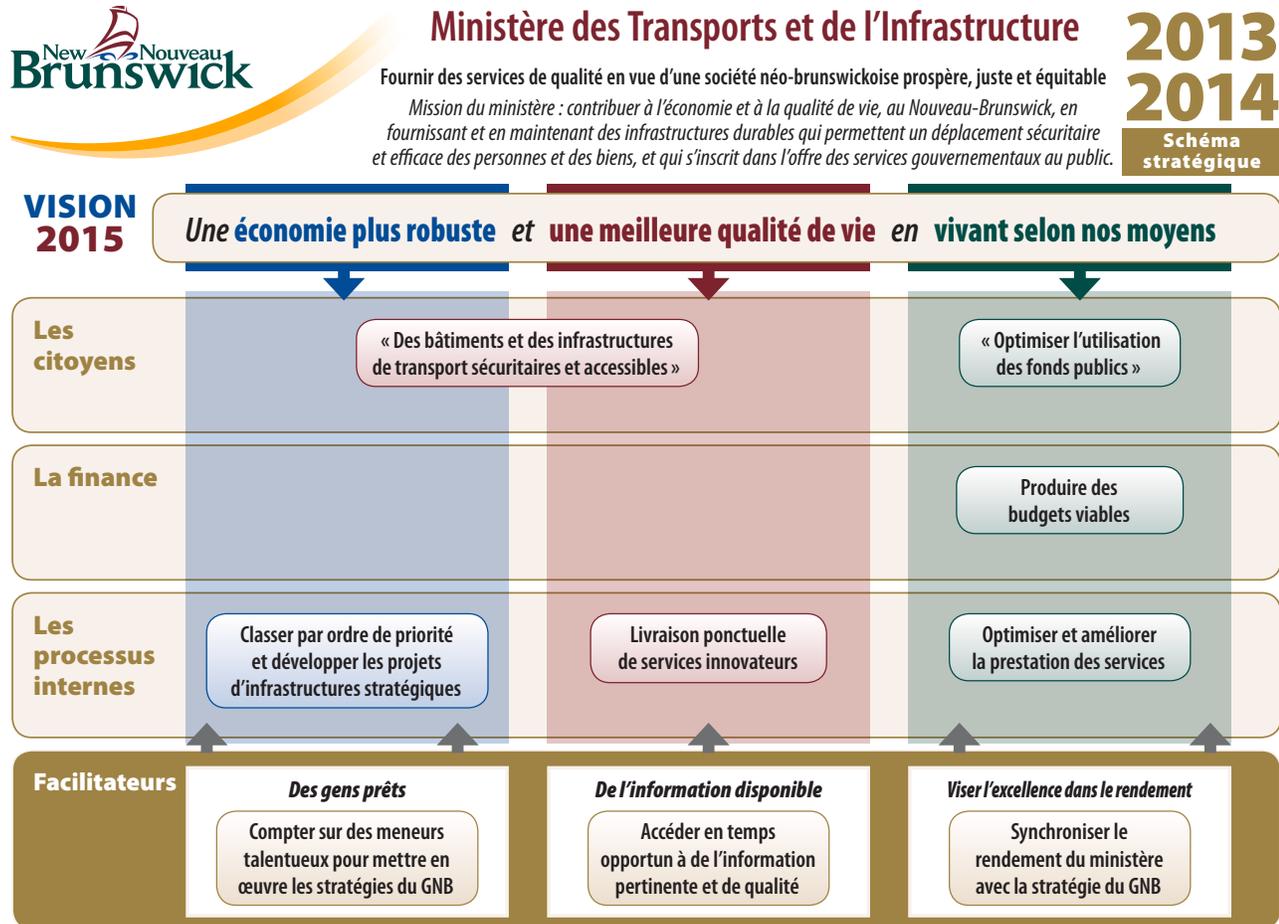
Les processus internes constituent l'action directe que doit prendre le gouvernement pour réaliser la vision. Ces processus constituent les améliorations stratégiques que le gouvernement doit mettre en œuvre avec succès pour concrétiser la vision. Chaque ministère établit ses propres objectifs et priorités, au regard des thèmes stratégiques définis, de manière à les harmoniser à ses programmes et ses besoins particuliers.

Les catalyseurs veillent à ce que le GNB soit prêt à exécuter la stratégie au moyen du processus interne. Les dirigeants et les employés doivent acquérir et adopter des comportements qui font participer autrui pour assurer la réussite des projets stratégiques. Les dirigeants doivent avoir accès en temps opportun à des renseignements pertinents et de qualité pour prendre des décisions stratégiques, et la culture de l'excellence du rendement doit harmoniser et souligner l'apport des personnes qui participent à la réalisation de la stratégie.

Schéma stratégique du Ministère

En mars 2012, le ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) a vu le jour à la suite d'une fusion entre l'ancien ministère des Transports (MDT) et une partie du ministère de l'Approvisionnement et des Services (MAS) dans le but d'assurer une prestation plus efficace des programmes et des services.

Le schéma stratégique du Ministère 2013-2014 a été mis à jour pour intégrer les activités liées au transport et à l'infrastructure (édifices). Le schéma présente également la mission et les priorités de l'année. Ces priorités correspondent aux thèmes stratégiques du gouvernement du Nouveau-Brunswick et constituaient le principal objectif des efforts d'amélioration pour 2013-2014.



VALEURS DE LA FONCTION PUBLIQUE DU N.-B. : COMPÉTENCE – IMPARTIALITÉ – INTÉGRITÉ – RESPECT – SERVICE

Mesures du rendement

Inspiré du schéma stratégique, un cadre de travail qui traduit la stratégie ministérielle en un ensemble d'objectifs et de mesures du rendement a été élaboré. Le Ministère peut ainsi mesurer ses progrès par rapport aux objectifs. Les mesures du rendement ne tiennent pas compte de l'ensemble des activités courantes du Ministère, mais plutôt des thèmes stratégiques sur lesquels il doit se concentrer pour apporter des améliorations.

Cinq mesures issues du tableau de bord équilibré du Ministère pour 2013-2014 sont mises en relief dans le présent rapport (voir le tableau ci-dessous).

Thème stratégique : Une économie plus robuste	Mesure
Classer par ordre de priorité et développer les projets d'infrastructures stratégiques	% de respect des objectifs de la gestion des actifs pour les dépenses en capital visant les routes
Thème stratégique : Une meilleure qualité de vie	Mesure
Des bâtiments et des infrastructures de transport sécuritaires et accessibles	% de routes en mauvais état
Thème stratégique : Vivre selon nos moyens	Mesures
Produire des budgets viables	Ratio des dépenses budgétées (ordinaires) et des dépenses réelles
Produire des budgets viables	Économies dégagées grâce à l'amélioration continue
Catalyseurs (RH, TI, culture de l'excellence en matière de rendement)	Mesure
Synchroniser le rendement du ministère avec la stratégie du GNB	Nombre moyen de jours de congé de maladie au MTI (par employé)

Thème stratégique : Une économie plus robuste

Objectif de la mesure

Classer par ordre de priorité et développer les projets d'infrastructures stratégiques

Mesure

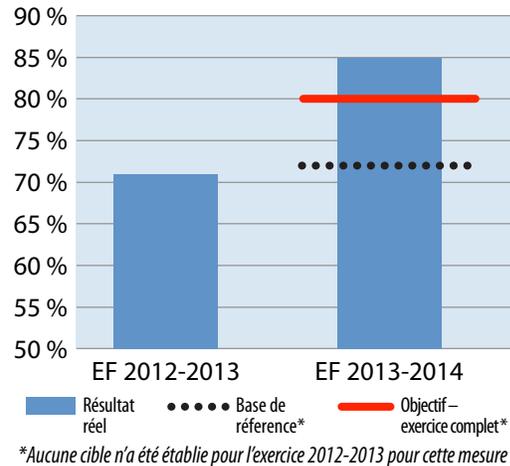
% de respect des objectifs de la gestion des actifs pour les dépenses en capital visant les routes.

Description de la mesure

Cette mesure est importante, car des niveaux élevés de respect du plan, qui est généré par le système de gestion des actifs, maximisent les dépenses de remise en état et permettent d'effectuer les travaux de réparation stratégiques des routes.

Rendement général

Les dépenses en capital visant les routes étaient conformes dans une proportion de 85 % au plan de gestion des actifs (soit 5 % de plus que l'objectif pour l'exercice complet).



Dans ce cas, un résultat réel supérieur (ou équivalent) à l'objectif pour l'exercice complet est souhaité.

Référence (EF 2012-2013) : 72 %

Cible : 80 % (Objectif ambitieux : 90 %)

Réel : 85 %

Raison d'être de cette mesure

La gestion des actifs détermine le degré de détérioration de l'actif avec le temps et le bon moment pour intervenir (remise en état) afin d'éviter une reconstruction coûteuse. Lorsque les routes sont traitées au bon moment, les coûts de remise en état sont moindres et il est possible d'effectuer des travaux sur un plus grand nombre de routes tout en réalisant des niveaux de performance plus élevés (c.-à-d. bon, passable, mauvais).

Quels projets ont été entrepris au cours de l'année de déclaration pour atteindre le résultat?

- Le MTI a réaffecté un poste à temps plein à la gestion des actifs et a investi dans la formation sur mesure.
- Le Ministère a continué de faire participer les cadres supérieurs au processus de gestion des actifs pour favoriser une meilleure compréhension et une plus grande acceptation.
- À l'heure actuelle, le Ministère ajoute les ponceaux, les ponts et les toits afin d'améliorer et d'élargir son système de gestion des actifs.

Thème stratégique : Une meilleure qualité de vie

Objectif de la mesure

Des bâtiments et des infrastructures de transport sécuritaires et accessibles

Mesure

% de routes en mauvais état.

Description de la mesure

Le Ministère décrit l'état des routes comme étant bon, passable ou mauvais. Le tableau de bord équilibré de 2013-2014 comprenait une mesure permettant d'indiquer le pourcentage moyen de routes de grande communication, de routes collectrices et de routes locales en mauvais état.

Rendement général

Le Ministère a indiqué que 14 % des routes étaient en mauvais état.

Dans ce cas, un résultat réel inférieur (ou équivalent) à l'objectif pour l'exercice complet est souhaité.

Aux fins du présent rapport, les résultats ont été répartis de façon à indiquer le pourcentage de routes en mauvais état pour chacun des types suivants : routes de grande communication, routes collectrices et routes locales.

Référence (EF 2012-2013) : 12 %

Cible : 12% (Objectif ambitieux : 11 %)

Réel : 14 %

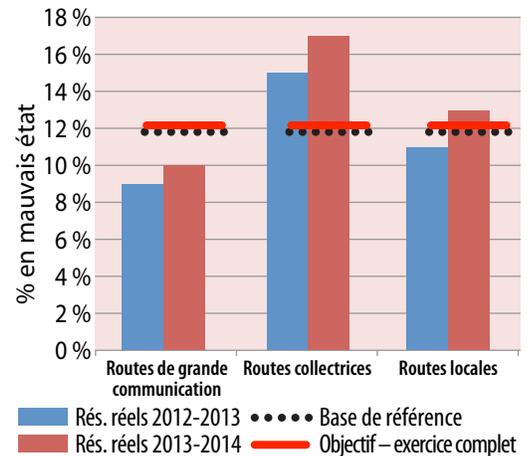
Raison d'être de cette mesure

Le pourcentage de routes en mauvais état représente une bonne mesure de l'amélioration compte tenu des répercussions de ces routes sur les automobilistes.

Quels projets ont été entrepris au cours de l'année de déclaration pour atteindre le résultat?

- Les fonds destinés à la remise en état sont dépensés de façon stratégique selon des principes de gestion des actifs, comme en témoigne le respect du plan de gestion des actifs par le Ministère.¹

Bien que les principes de gestion des actifs aient permis de réaliser des économies pour ce qui est du maintien de l'état des actifs, les fonds limités disponibles pour la remise en état ont donné lieu une hausse générale du nombre de routes en mauvais état dans la province entre 2012-2013 et 2013-2014.



¹ Pour plus de détails, se reporter à la mesure « % de respect des objectifs de la gestion des actifs pour les dépenses en capital visant les routes » décrite précédemment

Thème stratégique : Vivre selon nos moyens

Objectif de la mesure

Produire des budgets viables

Mesure

Ratio des dépenses budgétées (ordinaires²) et des dépenses réelles.

Description de la mesure

Ce ratio permet d'évaluer si le Ministère a dépassé ou sous-utilisé son budget. Le ratio sera supérieur à 100 % en cas de dépassement et inférieur à 100 % en cas de sous-utilisation.

Rendement général

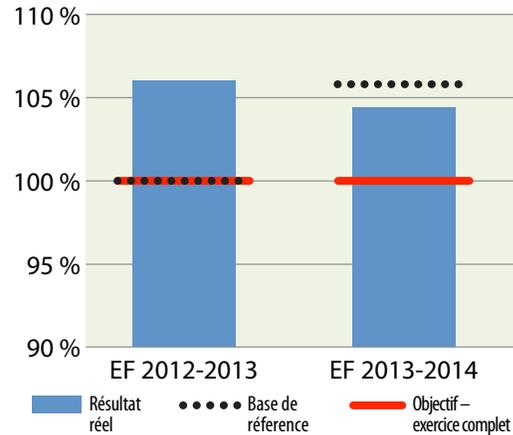
Le ratio des dépenses budgétées et des dépenses réelles du Ministère était de 104,4 % (soit 4,4 % de plus que l'objectif pour l'exercice complet, mais cela représente tout de même une amélioration de 1,4 % par rapport à 2012-2013).

Dans ce cas, un résultat réel inférieur (ou équivalent) à l'objectif pour l'exercice complet est souhaité.

Référence (EF 2012-2013) : 105,8 %

Cible : 100 % (Objectif ambitieux : 99,5 %)

Réel : 104,4 %



Raison d'être de cette mesure

Cet indicateur mesure la capacité du gouvernement provincial à gérer ses dépenses globales afin de respecter son budget. Le gouvernement provincial doit veiller à gérer ses dépenses en conformité avec le budget et être prêt à prendre des mesures correctrices si les dépenses projetées dépassent le budget durant l'année.

Quels projets ont été entrepris au cours de l'année de déclaration pour atteindre le résultat?

- Plusieurs projets ont contribué à réduire les dépenses ministérielles. Les détails sur ces projets se trouvent dans la section « Économies dégagées grâce à l'amélioration continue » du rapport.

Plusieurs facteurs ont joué dans l'incapacité à atteindre l'objectif budgétaire, notamment :

- la hausse des dépenses du programme d'entretien en hiver en raison d'un hiver long et rigoureux et du nombre de tempêtes hivernales bien supérieur à la moyenne saisonnière;
- des retards dans la réalisation de certaines initiatives qui doivent permettre de réaliser des économies liées à la productivité et à l'amélioration des processus.

² Les dépenses du MTI sont divisées en deux catégories : ordinaires et en capital. La mesure du tableau de bord équilibré présentée dans ce rapport porte uniquement sur les efforts d'amélioration stratégique liés aux dépenses ordinaires budgétées, lesquelles ont trait aux coûts de fonctionnement associés aux programmes gouvernementaux.

Thème stratégique : Vivre selon nos moyens

Objectif de la mesure

Produire des budgets viables

Mesure

Économies dégagées grâce à l'amélioration continue.

Description de la mesure

Cette mesure cible des économies (y compris des activités productives de recettes, l'évitement des coûts de base et la réduction des coûts de base) découlant d'activités Lean Six Sigma³.

Rendement général

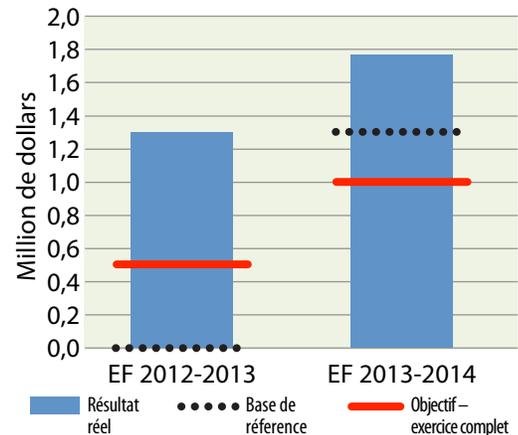
Le Ministère a économisé 1,77 million de dollars grâce à des projets d'amélioration continue (soit 0,77 million de dollars de plus que l'objectif pour l'exercice complet).

Dans ce cas, un résultat réel supérieur (ou équivalent) à l'objectif pour l'exercice complet est souhaité.

Référence (EF 2012-2013) : 1,3 \$M

Cible : 1 \$M (Objectif ambitieux : 1,2 \$M)

Réel : 1,77 \$M



Raison d'être de cette mesure

La fonction publique du Nouveau-Brunswick se transforme pour réduire les coûts et améliorer la qualité et la durabilité des programmes et des services. Un aspect important de cette évolution consiste à instaurer une culture de l'amélioration continue au sein de la fonction publique, ce qui signifie que, d'un projet à l'autre, le gouvernement provincial peut accomplir plus avec moins.

Quels projets ont été entrepris au cours de l'année de déclaration pour atteindre le résultat?

- Examen du nivellement de l'asphalte qui a mené à des améliorations de la productivité, travail pour les équipes responsables des chaussées en pierres concassées bitumées, prix et dépenses liés à l'asphalte et inspections destinées à garantir un travail de qualité.
- Réduction des coûts d'utilisation des véhicules légers du GNB grâce au recours aux véhicules de location, aux véhicules personnels et aux véhicules du parc afin de faire en sorte que le personnel utilise le moyen de transport le plus économique.
- Réduction des heures supplémentaires pour l'entretien en été grâce à la mise en œuvre d'outils de gestion des heures supplémentaires qui ont été élaborés et mis à l'essai dans un des six districts des transports.
- Examen des services administratifs qui soutiennent les activités des ateliers de réparation du MTI visant à assurer des services de qualité tout en réduisant les tâches administratives, en augmentant la productivité des ateliers et en ajustant les niveaux de dotation et les compétences du personnel administratif en fonction de la demande.

³ L'amélioration continue au sein du gouvernement provincial s'effectue au moyen du processus reconnu et éprouvé appelé « Lean Six Sigma ». Cette méthode met l'accent sur la détermination des besoins des clients, sur l'élimination du gaspillage et sur l'amélioration de la qualité tout en réduisant les coûts. Elle fait également participer les employés à l'amélioration de leur travail, ce qui permet de compter sur leur appui et de créer un environnement de travail à haut rendement.

Thème stratégique : Catalyseurs

Objectif de la mesure

Synchroniser le rendement du ministère avec la stratégie du GNB

Mesure

Nombre moyen de jours de congé de maladie au MTI (par employé).

Description de la mesure

La mesure calcule le nombre de jours de congé de maladie qui ont été pris en moyenne par chaque employé du MTI.

Rendement général

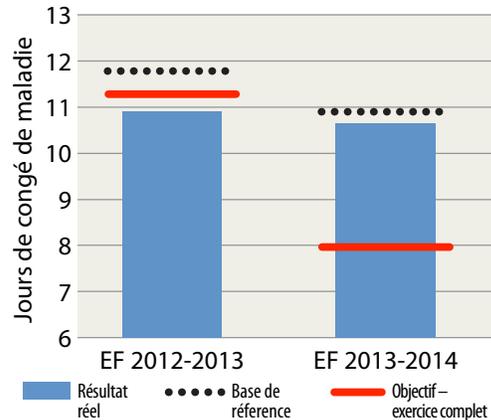
Les employés du Ministère ont pris en moyenne 10,65 jours de congé de maladie en 2013-2014 (soit 2,7 jours de plus que l'objectif pour l'exercice complet, mais cela représente tout de même une amélioration de 0,25 jour par rapport à 2012-2013).

Dans ce cas, un résultat réel inférieur (ou équivalent) à l'objectif pour l'exercice complet est souhaité.

Référence (EF 2012-2013) : 10,91 jours

Cible : 7,95 jours (Objectif ambitieux : 7,16 jours)

Réel : 10,65 jours



Raison d'être de cette mesure

La réduction de l'absentéisme et, plus particulièrement, du recours aux congés de maladie dans certains groupes d'employés permettra au gouvernement de réaliser des économies importantes et contribuera à réduire les coûts associés à la baisse de productivité ainsi que les coûts de remplacement du personnel.

Quels projets ont été entrepris au cours de l'année de déclaration pour atteindre le résultat?

Même si l'objectif de réduction des congés de maladie n'a pas été atteint, leur utilisation a diminué. La gestion des dossiers sur les congés de maladie a été marquée par un important changement de cap, l'attention portant maintenant sur l'utilisation de plus de 10 jours ouvrables. Les gestionnaires reçoivent de l'aide pour l'application de nouveaux outils permettant de gérer de façon proactive les cas où un retour rapide au travail contribuera à des réductions futures du recours aux congés de maladie. Voici d'autres initiatives connexes entreprises en 2013-2014 :

- Le MTI a mené une étude approfondie de l'utilisation des congés de maladie dans tous ses services au cours des deux périodes comptables précédentes. L'étude a permis de cerner les tendances en matière d'utilisation et les groupes professionnels au sein desquels des stratégies particulières devront être appliquées pour réduire les taux d'utilisation.
- Des gestionnaires du MTI ont suivi une formation sur le nouveau Programme de soutien à l'assiduité du GNB élaboré par le ministère des Ressources humaines.

Survol des opérations du ministère

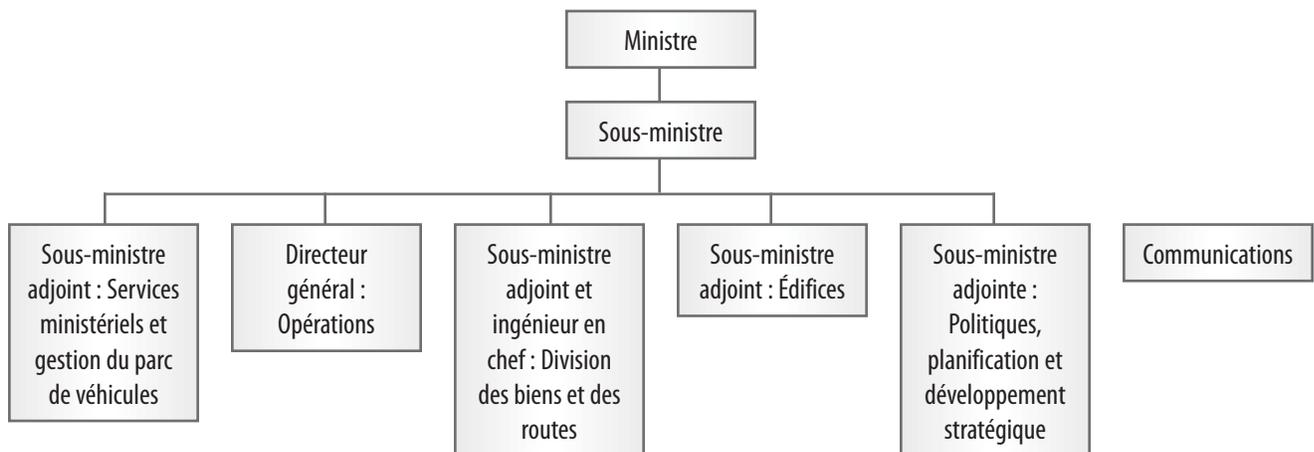
Le ministère des Transports et de l'Infrastructure a pour mission de contribuer à l'économie et à la qualité de vie, au Nouveau-Brunswick, en fournissant et en maintenant des infrastructures durables qui permettent un déplacement sécuritaire et efficace des personnes et des biens, et qui s'inscrit dans l'offre des services gouvernementaux au public.

En date du 31 mars 2014, le Ministère comptait 1 717 employés à temps plein (permanents et saisonniers), 3 employés à temps partiel et 44* employés contractuels. Pendant l'année, le Ministère emploie un vaste effectif occasionnel pour répondre aux besoins saisonniers en main-d'œuvre.

* Le groupe des employés contractuels comprend les postes visés par un marché de services personnels et les postes temporaires et réguliers dotés pour une période déterminée.

Organigramme des échelons supérieurs

Plusieurs divisions et directions jouent un rôle crucial dans la prestation des services de transport et d'infrastructure aux Néo-Brunswickois :



Au 31 mars 2014

Vue d'ensemble de la division et faits saillants

Services ministériels et gestion du parc de véhicules

La **Division des services ministériels et de la gestion du parc de véhicules** fournit une direction et une orientation générale pour assurer la gestion et le soutien efficaces et efficients des services des finances et de l'administration, des ressources humaines et des services de technologie de l'information au sein du Ministère, de même que des services de gestion du parc de véhicules pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Cinq groupes différents relèvent de la Division : la Direction des services financiers et de l'administration, la Direction des ressources humaines, la Direction de la gestion de l'information et de la technologie, l'Agence de gestion des véhicules (AGV⁴), et la Section de l'amélioration continue.

4 L'Agence de gestion des véhicules (AGV) est un organisme de service spécial qui relève du ministère des Transports et de l'Infrastructure. On peut trouver davantage de renseignements sur les activités de l'AGV dans son rapport annuel en ligne : <http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/mti/publications.html>

Faits saillants :

- Les ateliers de l'AGV poursuivent leur transformation afin de faire de l'Agence une organisation axée sur le rendement. Depuis la mise en place d'indicateurs de rendement clés et de normes de productivité, des rapports de rendement sont mis à la disposition de tous les paliers de gestion pour assurer une gestion efficiente des ateliers de l'AGV. Un système d'exploitation et de gestion a également été mis en œuvre afin d'accroître la productivité grâce à l'amélioration de la planification, de la gestion et de la surveillance du travail accompli dans chaque atelier.
- Le Ministère a entrepris un certain nombre d'initiatives en santé et sécurité, dont une étude sur l'amélioration des processus en matière de santé et de sécurité en milieu de travail, et ce, afin de mieux comprendre les facteurs à l'origine des taux de fréquence des blessures et des coûts de réclamation au MTI et de mettre sur pied des mesures afin d'agir sur ces facteurs. Le Ministère a également lancé un programme de prévention des lésions musculo-squelettiques dans les ateliers de réparation, lequel porte particulièrement sur la sensibilisation du personnel et la prévention des blessures aux tissus mous causées par les entorses et le levage. Enfin, un rapport sur le rendement en matière de santé et de sécurité, qui mesure le rendement des directions et des districts par rapport aux indicateurs de rendement clés, a été établi. Le lancement officiel de cette initiative est prévu pour l'exercice financier 2014-2015.

Opérations

La **Division des opérations** assure la gestion et la prestation des programmes, dont l'entretien des routes en été et en hiver, les techniques de la circulation, les opérations de la circulation, la signalisation commerciale et la gestion du réseau routier. Elle surveille aussi les contrats dans le cadre de partenariats public-privé (PPP), le service de traversiers des îles Fundy et l'exploitation du système de radiocommunications du Nouveau-Brunswick. Les programmes de construction et d'entretien des ponts et des routes, l'exploitation du réseau de traversiers fluviaux ainsi que les services de réparation pour le parc de véhicules du gouvernement sont assurés par les districts régionaux.

Cette division est composée de six districts à l'échelle de la province, de la Direction de l'entretien et de la circulation et du Groupe des projets.

Faits saillants :

- Le Règlement sur la publicité routière établi en vertu de la *Loi sur la voirie* a été modifié afin de le rendre moins restrictif et de mieux répondre aux besoins des collectivités et des entreprises néo-brunswickoises.
- Un examen du Programme d'entretien en été a été réalisé. Celui-ci s'est soldé par la modification des limites territoriales des divisions pour la saison estivale afin de créer des divisions plus vastes et ainsi de permettre au Ministère de passer de 79 à 48 divisions. Grâce aux modifications apportées à la planification, à l'organisation du travail, à la reddition de comptes et à la répartition des ressources, le MTI a pu réduire le nombre de divisions tout en maintenant son niveau de service.
- Les modifications apportées aux activités du programme d'entretien en hiver ont mené à une réduction de 0,2 million de dollars (environ 16 %) du coût moyen par tempête d'hiver par rapport au coût moyen par tempête des cinq dernières années. En 2013-2014, les coûts liés à la prestation du programme représentaient environ 50 % des coûts fixes pour le personnel et l'équipement d'intervention en cas de tempête et 50 % des coûts variables pour le sable, le sel, le carburant, etc. Parmi les exemples d'initiatives qui ont contribué à réaliser ces économies, citons la réduction du nombre de contremaîtres de la voirie et de conducteurs de chasse-neige, ainsi qu'une redistribution de l'équipement de déneigement, qui a entraîné une diminution du nombre d'itinéraires de déneigement.

Division des biens et des routes

La **Division des biens et des routes** offre divers services professionnels ayant trait à tous les aspects de la conception, de la construction et de l'entretien des ponts et des routes ainsi que des services d'acquisition et de cession de biens pour les routes et les édifices.

Cette division regroupe les directions suivantes : Tracé des routes, Construction, Ingénierie et services techniques et Services immobiliers.

Faits saillants :

- Les travaux de remise en état du pont Hugh John Flemming à Hartland et du pont du port de Saint John ont été achevés. D'autres projets sont également en cours, y compris des travaux importants de remise en état du pont Centennial à Miramichi et des travaux de construction du nouveau pont international reliant Clair (Nouveau-Brunswick) à Fort Kent (Maine).
- Une entente triennale avec Canards Illimités Canada (CIC) a été signée afin d'exécuter des projets de gestion des terres humides au nom du Ministère pour neutraliser l'incidence des travaux de construction sur des terres humides. En 2013-2014, CIC a aménagé 30,5 hectares de terres humides pour le MTI.
- En 2013-2014, 97 % des inspections de ponts prévues ont été réalisées (1 476 ponts sur 1 514). Cet écart est attribuable aux travaux de construction et de réparation effectués sur l'ouvrage au moment de l'inspection, ainsi qu'aux problèmes de sécurité découlant de conditions météorologiques défavorables.

Édifices

La **Division des édifices** est responsable de la construction et de l'entretien des bâtiments du gouvernement provincial dans toute la province ainsi que des locaux loués.

La Division des édifices est formée de trois directions : la Direction de l'élaboration de projets spéciaux, la Direction de la conception et de la construction et la Direction de la gestion des installations.

Faits saillants :

- La Division a travaillé sur plusieurs projets en 2013-2014. Des marchés ont été attribués pour quatre nouvelles écoles, quatre nouveaux foyers de soins et quatre projets hospitaliers d'envergure. Des travaux de conception ont été amorcés pour deux nouvelles écoles, trois nouveaux foyers de soins et quatre projets hospitaliers d'envergure. De plus, d'importants travaux de construction étaient en cours dans sept autres écoles, six foyers de soins et deux hôpitaux.
- L'aménagement des locaux de la Place Chancery à Fredericton, ainsi que la relocalisation de plusieurs services ont été achevés. Le MTI a également assumé toutes les responsabilités opérationnelles de l'Institut de Memramcook, y compris en ce qui concerne le club de golf, les titulaires de bail et les fonctions réservées à l'avance.
- Un modèle informatique de gestion des actifs pour les toitures, fondé sur l'analyse du moindre coût du cycle de vie, a été créé afin de déterminer le moment idéal pour accomplir les travaux de remise en état afin de réduire les coûts au minimum tout en maximisant l'état général de la toiture. Ce modèle, appliqué à plus de 990 bâtiments du gouvernement provincial, a été mis à l'essai avec succès par le personnel du MTI. Une validation du modèle par d'autres parties est en cours.

Politiques, planification et développement stratégique

La **Division des politiques, de la planification et du développement stratégique** élabore des politiques et met en œuvre des initiatives et des partenariats stratégiques qui appuient le mandat du ministère des Transports et de l'Infrastructure.

La Division des politiques, de la planification et du développement stratégique comprend la Direction des politiques, la Direction de la planification et du développement stratégique et la Direction des politiques internes et des affaires législatives.

Faits saillants :

- Le Ministère a vendu l'avion du gouvernement.
- Un nouveau processus pour l'aliénation des biens du gouvernement, approuvé à l'automne 2013, a permis de réduire le nombre de mémoires au Conseil exécutif. Grâce à l'allègement de cette exigence administrative, il est possible de traiter un grand nombre de biens plus rapidement.
- Le MTI, le Bureau du Conseil exécutif et le ministère des Finances ont participé à un projet pilote visant à simplifier la rédaction des rapports annuels des ministères.

Communications

Le **Bureau des communications** coordonne plusieurs activités se rapportant aux stratégies de communication externe et interne du Ministère. Le Bureau a, entre autres responsabilités, le mandat de conseiller le ministre et les cadres supérieurs sur les questions relatives aux communications, de préparer les documents d'accompagnement matériel de référence pour les événements médiatiques, de gérer les relations avec les médias et le public et de surveiller et d'analyser la couverture médiatique.

Faits saillants :

- Le Ministère a créé le Comité sur la communication interne en réponse aux commentaires reçus grâce au sondage sur l'engagement des employés de la fonction publique du Nouveau-Brunswick mené en 2013. Après une série de consultations internes, un plan visant à favoriser la communication des activités ministérielles aux employés a été élaboré.

Information financière

Dépenses par programme (en milliers de dollars)

Programme ordinaire	2013-2014 Budget principal	Transferts de crédits	2013-2014 Budget	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Administration	15 804,0	87,3	15 891,3	16 766,9	875,6
Politiques, planification et développement stratégique	2 163,0	14,6	2 177,6	2 765,7	588,1
Entretien	53 005,0	1 762,3	54 767,3	58 948,1	4 180,8
Entretien pendant l'hiver	57 590,0	12 037,5	69 627,5	71 860,2	2 232,7
Construction des ponts et des routes	1 214,0	220,2	1 434,2	1 308,0	(126,2)
Partenariats Nouveau- Brunswick	–	–	–	15,4	15,4
Groupe des bâtiments	118 532,0	300,7	118 832,7	118 855,7	23,0
Société de voirie du Nouveau-Brunswick	23 988,0	0,0	23 988,0	24 330,2	342,2
Total – Compte brut ordinaire	272 296,0	14 422,6	286 718,6	294 850,2	8 131,6

Les dépenses ont été supérieures au budget en raison principalement de retards ou de la décision de ne pas apporter certaines améliorations à la productivité et aux processus, de l'augmentation du nombre et de l'intensité des tempêtes hivernales et des pressions exercées sur les coûts.

Programme capital	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Ponts permanents	41 950,0	33 940,0	(8 010,0)
Routes permanentes	107 997,0	105 244,4	(2 752,6)
Infrastructure routière dans les régions rurales	43 500,0	42 433,6	(1 066,4)
Programme du réseau routier national Canada - Nouveau-Brunswick	61 085,0	58 644,7	(2 440,3)
Travaux publics et infrastructure	157 520,0	143 453,9	(14 066,1)
Agence de gestion des véhicules	10 000,0	10 016,4	16,4
Total	422 052,0	393 733,0	(28 319,0)

Les dépenses ont été inférieures au budget en raison principalement de retards prévus dans de grands projets.

Compte à but spécial	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Résidence du lieutenant-gouverneur	50,0	-	(50,0)
Fonds pour l'aménagement des terres	1 370,0	1 892,7	522,7
Total	1 420,0	1 892,7	472,7

Prêts et avances	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Programme de prêts et avances	13 600,0	11 680,1	(1 919,9)
Total	13 600,0	11 680,1	(1 919,9)

Agence de gestion des véhicules	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Recettes			
Rétrofacturation	91 461,0	89 997,1	(1 463,9)
Recettes provenant de la vente de véhicules et de matériel	800,0	452,3	(347,7)
Recettes globales	92 261,0	90 449,4	(1 811,6)
Dépenses			
Dépenses globales	74 415,0	78 560,5	4 145,5
Dépenses du compte de capital	10 000,0	10 016,4	16,4
Dépenses globales	84 415,0	88 576,9	4 161,9

État des recettes et recouvrements (en milliers de dollars)

Recettes au compte ordinaire	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Produits de placements	1,0	19,0	18,0
Licences et permis	1 420,0	1 489,0	69,0
Vente de biens et services	4 104,0	4 218,7	114,7
Amendes et intérêts de pénalité	35,0	34,7	(0,3)
Recettes diverses	82,0	716,1	634,1
Subventions conditionnelles - Canada	26,0	31,5	5,5
Total – Recettes au compte ordinaire	5 668,0	6 509,0	841,0

Recouvrements au compte de capital	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Autres recouvrements	10 850,0	7 103,3	(3 746,7)
Recouvrements au compte de capital - Canada	14 690,0	16 944,6	2 254,6
Total – Recouvrements au compte de capital	25 540,0	24 047,9	(1 492,1)

Fonds pour l'aménagement des terres	2013-2014 Budget principal	2013-2014 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Recettes de provenance interne	56,0	55,5	(0,5)
Recouvrements au compte de capital - provenance interne	1 250,0	990,5	(259,5)
Total – Fonds pour l'aménagement des terres	1 306,0	1 046,0	(260,0)

Résumé des activités de recrutement

Conformément à l'article 4 de la *Loi sur la Fonction publique*, le sous-ministre du ministère des Ressources humaines délègue à chacun des administrateurs généraux les activités de dotation de leurs ministères respectifs. Vous trouverez ci-dessous un résumé des activités de dotation pour l'exercice 2013-2014 du ministère des Transports et de l'Infrastructure.

Le ministère a annoncé 73 concours, soit 26 concours publics et 47 concours restreints (internes).

Conformément aux articles 15 et 16 de la *Loi sur la Fonction publique*, le Ministère a effectué des nominations au moyen d'autres démarches visant à déterminer le mérite, sans concours, soit :

Type de nomination	Description de la nomination	Article de la Loi sur la Fonction publique	Numéro
Emplois professionnels, scientifiques ou techniques spécialisés	Une nomination peut être faite sans concours lorsqu'un poste requiert : <ul style="list-style-type: none"> • un degré élevé d'expertise et de formation, • un degré élevé de compétences techniques, • une reconnaissance à titre d'expert du domaine. 	15(1)	0
Programme d'égalité d'accès à l'emploi	Programme offrant aux Autochtones, aux personnes ayant un handicap et aux membres des minorités visibles l'égalité d'accès à des possibilités d'emploi, de formation et d'avancement.	16(1)(a)	0
Programme de gestion du talent au niveau ministériel	Les employés permanents faisant partie des réserves de talents gouvernementales et ministérielles qui répondent aux quatre critères d'évaluation du talent, notamment le rendement, l'état de préparation, la volonté et le degré d'urgence.	16(1)(b)	0
Mutation latérale	Le processus de mutation du gouvernement du Nouveau-Brunswick facilite la mutation des employés de la partie I, II (conseils scolaires) et III (corporations hospitalières) de la fonction publique.	16(1) ou 16(1)(c)	4
Nomination d'employés occasionnels ou temporaires à un poste permanent	Une personne qui est embauchée à titre occasionnel ou temporaire en vertu de l'article 17 peut être nommée sans concours à un poste permanent ayant été bien classifié au sein de la fonction publique.	16(1)(d)(i)	4
Nomination d'étudiants et d'apprentis à un poste permanent	Les étudiants pour les emplois d'été, les étudiants universitaires ou collégiaux de programmes CO-OP ou les apprentis peuvent être nommés à un poste de la fonction publique sans concours.	16(1)(d)(ii)	0

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Fonction publique*, aucune plainte pour favoritisme allégué n'a été déposée auprès de l'administrateur général du ministère des Transports et de l'Infrastructure, et aucune plainte n'a été soumise à l'Ombudsman.

Résumé des projets de loi et des activités législatives

No de projet de loi	Nom de la loi	Date de la sanction royale	Lien vers le projet de loi
44	<i>Loi modifiant la Loi sur les travaux publics</i>	Le 21 juin 2013	http://www.gnb.ca/legis/bill/FILE/57/3/Bill-44-f.htm

Les lois qui relèvent de la compétence du ministre des Transports et de l'Infrastructure et dont l'application relève du ministère des Transports et de l'Infrastructure se trouvent en ligne : <http://laws.gnb.ca/fr/deplinks?subjectnumber=3>

Résumé des activités liées aux langues officielles

Introduction

Le plan d'action sur les langues officielles du MTI a été élaboré en 2011 et il est révisé régulièrement, au besoin. Ce plan comprend des activités stratégiques pour chacun des quatre secteurs d'activités indiqués dans le Plan du gouvernement sur les langues officielles.

Dans l'ensemble, les objectifs du plan d'action pour 2013-2014 ont été atteints. Les activités ministérielles associées aux quatre grands axes sont présentées ci-dessous.

Axe 1 : Langue de service

- Le Ministère a passé en revue les profils linguistiques afin de s'assurer d'être en mesure d'offrir des services de qualité dans les deux langues officielles.
- Le MTI a dirigé l'élaboration d'une politique d'affichage du GNB pour tous les bâtiments que possèdent ou louent le gouvernement et les infrastructures de transport. Les tâches ont été attribuées et sont en cours d'exécution.
- Les renseignements sur la langue de service sont transmis au personnel du MTI et sont accessibles au besoin. Le site intranet du Ministère est tenu à jour et contient des ressources et des coordonnées pour ceux qui souhaiteraient obtenir un soutien supplémentaire. Des audits ont été réalisés périodiquement.

Axe 2 : Langue de travail

- Le processus et le formulaire d'évaluation du rendement ont été révisés pour insister sur le droit de l'employé à une évaluation du rendement dans la langue de son choix.
- Les réunions (quel que soit le nombre de participants) se déroulent de façon à encourager l'utilisation des deux langues officielles. Les outils de travail sont fournis dans les deux langues aux employés, et ces derniers peuvent rédiger des documents dans la langue de leur choix. Le site intranet du Ministère est tenu à jour et contient des ressources et des coordonnées afin d'encourager l'utilisation des deux langues officielles. Le coordonnateur des langues officielles travaille directement avec les cadres supérieurs pour soutenir cette initiative.

Axe 3 : Promotion des langues officielles

- Le Ministère veille à ce que les employés tiennent compte de la langue de choix du public lors des rencontres et des consultations. La correspondance et l'information sont également présentées aux membres du public dans la langue de leur choix.

Axe 4 : Connaissance de la Loi sur les langues officielles et autres obligations

- Les politiques sur les langues officielles et les modules iLearn en ligne sont des composantes clés de la nouvelle orientation des employés.
- Les employés du MTI doivent lire les politiques sur la langue de service et la langue de travail chaque année, comme l'indique le rapport annuel sur le rendement de l'employé.
- Le Ministère met des renseignements et des ressources à la disposition des employés et des gestionnaires.

Conclusion

Quelques mesures ont été couronnées de succès en 2013-2014, notamment l'adoption d'un nouveau format pour les réunions à l'échelle du district au cours desquelles on offre la même présentation dans les deux langues officielles à des heures différentes de la journée. Ce format permet aux employés de choisir la présentation qui répond à leurs besoins linguistiques.

De plus, le MTI a mis en œuvre des mesures d'amélioration du processus de demande pour modifier les profils linguistiques, il a appuyé 24 employés qui suivaient des cours de langue seconde et il a pris part à la surveillance du rendement du Plan d'action sur les langues officielles, une initiative lancée par le Bureau du Conseil exécutif.

Résumé des recommandations du Bureau du vérificateur général

La présente section contient des tableaux qui indiquent l'état d'avancement des recommandations formulées par le Bureau du vérificateur général pour le ministère des Transports et de l'Infrastructure et qui remontent à l'exercice financier 2009-2010.

Plan d'infrastructure à long terme (2013) http://www.gnb.ca/oag-bvg/2013v2/chap1f.pdf	Recommandations	
	Total	Adoptées*
Élaborer et mettre en œuvre un plan d'infrastructure à long terme	8	8

Ponts provinciaux (2013) http://www.gnb.ca/oag-bvg/2013v2/chap3f.pdf	Recommandations	
	Total	Adoptées*
Normes d'inspection, résultats, entretien et planification des immobilisations	8	8
Approche du moindre coût du cycle de vie à long terme	1	1
Information publique sur l'état des ponts et sur l'efficacité des activités d'inspection des ponts	3	1
Financement requis pour maintenir le niveau de service des ponts	1	1

Entretien des immobilisations routières (2012) http://www.gnb.ca/oag-bvg/2012v2/chap5f.pdf	Recommandations	
	Total	Adoptées*
Détermination des besoins de réparations	8	6
Rapports sur le rendement	2	2

Partenariat public-privé : école intermédiaire Eleanor W. Graham Middle School et école de Moncton-Nord (2011) http://www.gnb.ca/oag-bvg/2011v3/chap2f.pdf	Recommandations	
	Total	Adoptées*
Processus de prise de décision	1	1
Qualité des hypothèses	3	3
Analyse de l'optimisation des ressources en fonction de la méthodologie courante du secteur d'activité	2	2
Effectuer un contrôle préalable pour examiner le rapport sur l'optimisation des ressources	1	1
Budgétisation appropriée des immobilisations	1	1
Suivre la procédure établie pour le choix des conseillers de projet	1	1

Vérification par sondages des contrôles de système et des paiements (2010) http://www.gnb.ca/oag-bvg/2010v1/chap4f.pdf	Recommandations	
	Total	Adoptées*
Ministère des Transports – Évaluation des soumissions	1	1
Ministère des Transports – Contrats d’asphalte	1	1

* Les recommandations « **adoptées** » comprennent des mesures qui ont été prises ou qui sont en voie de l’être. Pour ce qui est des recommandations qui n’ont pas été adoptées, on prévoit les mettre en œuvre à une date ultérieure.