

Transports et Infrastructure

Rapport annuel
2019–2020



Transports et Infrastructure
Rapport annuel 2018-2019

Province du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1 CANADA

www.gnb.ca

ISBN: 978-1-4605-2646-0 (version imprimée bilingue)

ISBN: 978-1-4605-2645-3 (PDF: version française)

ISBN: 978-1-4605-2644-6 (PDF: version anglaise)

ISSN 2368-3457 (version imprimée bilingue)

ISSN 2368-3473 (PDF : version française)

ISSN 2368-3465 (PDF: version anglaise)

12961 | 2020.11 | imprimé au Nouveau-Brunswick

Lettres d'accompagnement

Du ministre à la lieutenant-gouverneure

L'honorable Brenda Louise Murphy

Lieutenant-gouverneure du Nouveau-Brunswick

Madame la Lieutenant-Gouverneure,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020.

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



L'honorable Jill Green

Ministre

Du sous-ministre par intérim au ministre

L'honorable Jill Green

Ministre des Transports et de l'Infrastructure

Madame,

Je suis heureux de vous soumettre le présent rapport annuel du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice financier du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



John P. Logan

Sous ministre par intérim

Table des matières

Message du ministre	1
Message du sous-ministre par intérim	2
Grandes priorités gouvernementales	3
Faits saillants	4
Mesures du rendement.	5
Survol des opérations du ministère	15
Vue d'ensemble des divisions et faits saillants	17
Information financière	23
Résumé des activités de recrutement.	25
Résumé des projets de loi et des activités législatives	26
Résumé des activités liées aux langues officielles	27
Résumé des recommandations du Bureau du vérificateur général	28
Rapport sur la <i>Loi sur les divulgations faites dans l'intérêt public</i>	29
Annexe A.	30
Annexe B.	31

Message du ministre

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure est toujours déterminé à assurer l'entretien et l'amélioration des infrastructures provinciales du Nouveau-Brunswick. Le ministère gère la planification, la conception, la construction et l'entretien des bâtiments gouvernementaux et du réseau routier provincial. Il est également responsable de la gestion du parc de véhicules de la province et de la surveillance du système provincial de radiocommunications mobiles.

Pendant l'exercice financier 2019-2020, la province a dû relever les défis occasionnés par des inondations printanières, l'ouragan Dorian, des tempêtes hivernales et la COVID-19. Le ministère a rapidement relevé ces défis, notamment en communiquant des avis sur les fermetures de routes, en offrant des radiocommunications aux équipes d'intervention et en s'assurant que les routes et les bâtiments gouvernementaux étaient ouverts et sécuritaires pendant ces événements. Par ailleurs, nous avons vite fait la transition au travail à domicile pendant le confinement imposé par la COVID-19 afin de continuer de fournir des services dans notre province.

Le ministère est fier de sa culture de « la sécurité avant tout », qu'il a continué de renforcer au cours du dernier exercice. Le ministère s'est de nouveau associé à l'Association des constructeurs de routes et de la construction lourde du Nouveau-Brunswick, la New Brunswick Construction Safety Association et Travail sécuritaire NB pour mener une campagne annuelle de sécurité routière. Il a rappelé aux résidents de respecter les zones de travaux et les travailleurs de la construction. Je suis d'avis que ces partenariats sont essentiels pour favoriser la sécurité de tous les résidents du Nouveau-Brunswick.

Bien que je ne sois pas au ministère depuis longtemps, je suis déjà impressionnée par le dévouement de cette équipe haute performante. Nos employés travaillent d'arrache-pied et n'hésitent pas d'aller au delà lorsque nous avons besoin d'eux. Je me suis jointe à une équipe merveilleuse. J'ai hâte de travailler avec eux au cours de la prochaine année afin de servir nos clients internes et externes.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jill Green', with a stylized flourish at the end.

L'honorable Jill Green
Ministre des Transports et de l'Infrastructure

Message du sous-ministre par intérim

Le présent rapport démontre certains des nombreux succès remportés par le ministère des Transports et de l'Infrastructure au cours de l'exercice financier 2019-2020. Grâce à leurs compétences exceptionnelles et à leur détermination, les employés ont rempli le mandat du ministère et ont offert des services de grande qualité à la province.

Le ministère continue d'améliorer son programme de santé et de sécurité. Cet engagement s'est traduit par des pratiques et des procédures de travail plus sécuritaires, une meilleure communication et l'élaboration d'un processus d'alerte en cas d'incident. Les mesures du rendement du ministère en matière de sécurité montrent que la sécurité a continué de s'améliorer au cours des dernières années, notamment grâce à des améliorations considérables en 2019. Le ministère continuera de chercher des manières d'améliorer la santé et la sécurité pendant le prochain exercice.

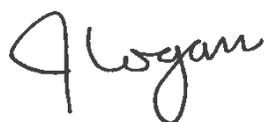
Le gouvernement a cherché des façons d'éliminer le fardeau administratif imposé aux entreprises du Nouveau-Brunswick. Le ministère a renforcé le processus qui permet aux entrepreneurs de présenter leur programme de sécurité et il a modifié le processus de délivrance des permis pour le transport de produits de carrière jusqu'aux chantiers pour les contrats provinciaux. En outre, le ministère a signé une entente de collaboration sur les pneus à bande large, afin d'autoriser les camions qui utilisent ce genre de pneus à rouler avec la même tolérance de poids que ceux munis de pneus jumelés standard.

À l'automne 2019, le ministère a élaboré un cadre lui permettant de déterminer quels programmes de transport devraient être exécutés par des ressources internes, par des ressources externes ou par une combinaison des deux. Ce cadre sera appliqué à des programmes sélectionnés au cours du prochain exercice, pour garantir que les programmes sont offerts de manière économique. Le ministère étend également sa modélisation de la gestion des actifs pour soutenir l'entretien et la remise en état de ses actifs au moindre coût pendant leur cycle de vie.

Selon une liste d'Environnement Canada, la crue de la rivière Saint-Jean et l'ouragan Dorian sont parmi les dix événements météorologiques les plus marquants au pays en 2019. Les activités d'intervention et de rétablissement ont été menées selon une approche préconisant la sécurité avant tout et le ministère a pu effectuer la majorité des réparations nécessaires à la suite de ces catastrophes en un temps record. Il a mis en œuvre de nouvelles procédures opérationnelles normalisées afin de mieux intervenir et d'assurer un meilleur rétablissement après des catastrophes majeures. Ceci a également permis le ministère de recevoir encore plus d'aide financière du gouvernement fédéral pour recouvrer les coûts liés à ces événements.

Ce ne sont que quelques exemples des nombreuses manières dont le ministère améliore la santé et la sécurité, en se concentrant sur l'excellence du rendement et sur l'abordabilité, et des façons dont il répond aux besoins du secteur privé. Au cours du prochain exercice, nous nous concentrerons à nouveau sur ces secteurs prioritaires pour continuer d'assurer l'excellence du service au public.

Je suis fier de travailler avec l'équipe du ministère des Transports et de l'Infrastructure et je suis impatient de voir tout ce que cette équipe dévouée et engagée réalisera pendant le prochain exercice.



John Logan
Sous-ministre par intérim

Grandes priorités gouvernementales

Gestion de la stratégie et des opérations

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB) utilise un système de gestion officielle qui met à profit les pratiques opérationnelles d'avant-garde en matière d'élaboration, de communication et de révision de la stratégie. Ce processus fournit à la fonction publique une méthodologie éprouvée pour exécuter la stratégie, accroître la responsabilisation et favoriser l'amélioration continue.

L'élaboration de la stratégie, à l'aide du système de gestion officielle, commence par la feuille de route de notre gouvernement pour l'avenir du Nouveau-Brunswick, qui est axée sur les priorités clés et sur l'importance de rendre des comptes au public.

Nos grandes priorités :

Gouvernement abordable et prêt à agir

Remettre de l'ordre dans nos finances pour permettre au gouvernement d'être prêt à agir et offrir des services publics durables de haute qualité à tous les gens du Nouveau-Brunswick.

Soins de santé publics fiables

Les gens du Nouveau-Brunswick méritent un système de soins de santé viable et de haute qualité qui leur permet d'obtenir les services dont ils ont besoin, quand ils en ont besoin.

Éducation de première classe

Les jeunes du Nouveau-Brunswick ont besoin d'avoir accès à une éducation de première classe afin de vivre pleinement leur vie et d'être concurrentiels sur les marchés du travail de demain.

Secteur privé dynamisé

Tous les gens du Nouveau-Brunswick bénéficient d'un secteur privé en plein essor. Augmenter les investissements du secteur privé, accroître notre main-d'œuvre et accueillir des entreprises prospères de toutes tailles est avantageux pour notre province.

Communautés dynamiques et viables

Les communautés dynamiques sont des endroits où les gens souhaitent vivre. Avoir plus de communautés dynamiques et viables permet de rendre la province plus résiliente.

Organisation hautement performante

Lorsque les fonctionnaires engagés et habilités utilisent leurs talents et leurs compétences pour faire de notre province un endroit meilleur, tous les gens du Nouveau-Brunswick en bénéficient.

Faits saillants

Au cours de l'exercice financier 2019-2020, le ministère des Transports et de l'Infrastructure s'est concentré sur ses priorités stratégiques grâce aux initiatives suivantes :

- Élaboration d'évaluations des dangers liés au travail pour les nombreuses tâches décrites dans nos manuels des routes, des ponts et des traversiers afin de cerner les dangers associés à chaque tâche et les mesures de contrôle à mettre en œuvre. Nous y sommes parvenus avec les surveillants et les surveillants généraux; ainsi, plusieurs centaines d'évaluations des dangers liés au travail ont été réalisées et sont utilisées par nos surveillants et nos employés. S'appuyant sur les conseils du ministère de la Santé, le ministère des Transports et de l'Infrastructure a également élaboré des pratiques de travail sécuritaire pour favoriser la sécurité des employés pendant la pandémie de COVID-19, ce qui aidera ces derniers à travailler pendant une deuxième vague.
- Renforcement de sa capacité en matière d'excellence du rendement et d'amélioration continue grâce à la certification de six ceintures vertes Lean Six Sigma (LSS), de six chercheurs de gaspillage LSS et de 18 ceintures blanches LSS. De plus, un employé a terminé le programme de qualification en gestion de projets du GNB. Grâce à la formation et aux activités d'amélioration connexes, le ministère a économisé environ 529 000 \$.
- Collaboration avec le CN et la New Brunswick Southern Railway pendant la Semaine de la sécurité ferroviaire, qui a lieu tous les ans en septembre, afin d'attirer davantage l'attention sur l'importance de la sécurité ferroviaire et sur les dangers liés à la violation de la propriété des compagnies de chemins de fer. De même, cette collaboration souligne le travail important que font le ministère, les gouvernements locaux et les compagnies de chemins de fer afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau.
- Soutien des entreprises du Nouveau-Brunswick en se procurant ses 180 000 tonnes de sel de voirie auprès de la mine Nutrien, à Sussex, au lieu d'en procurer à l'extérieur de la province. L'entente permet à d'autres utilisateurs de sel, dont les municipalités, les écoles et les hôpitaux, d'acheter du sel par l'entremise de ce contrat afin de réaliser des économies.
- Préparation et lancement d'un appel d'offres pour un nouveau programme solide de gestion des actifs. Il est important de modéliser la gestion des actifs pour entretenir les infrastructures au moindre coût pendant leur cycle de vie. Le programme actuel du ministère a joué un rôle capital dans le calendrier d'entretien et de remise en état du revêtement des routes. Le nouveau programme renforcera l'approche de gestion des actifs du ministère pour le revêtement des routes et l'aidera à utiliser cette approche pour les ponts et les ponceaux.
- Présentation du travail novateur réalisé par le ministère lors d'une série de cinq dîners-conférences sur l'innovation, à laquelle ont participé des conférenciers du ministère et de l'extérieur, et qui était ouverte à tous les employés du ministère. Les thèmes abordés comprenaient les suivants : les sources de carburant alternatives pour les autobus scolaires du GNB, notamment le propane, l'électricité et l'essence, comme complément au parc d'autobus scolaires traditionnels alimentés au diesel; les caractéristiques de durabilité environnementale de l'école King Street Elementary School; et des solutions viables et résilientes pour protéger le corridor de transport de l'isthme de Chignecto.
- Diffusion de l'application mobile Mon511, qui permet aux utilisateurs d'avoir facilement accès à de l'information sur les conditions routières, les incidents et les interruptions de service des traversiers. Elle fournit des renseignements dont les voyageurs peuvent se servir pour envisager des solutions de rechange et éviter les retards dans leurs déplacements. Cet outil est particulièrement utile aux usagers de la route pendant les tempêtes hivernales et la crue printanière.
- Élargir le système de radiocommunications mobiles à ressources partagées du Nouveau-Brunswick pour réagir aux problèmes de couverture à Sunny Corner et Red Bank, à Rapids Depot dans le nord-ouest de la province, le long de la frontière du Québec et au passage à la frontière de Houlton avec les États-Unis. Le système comporte maintenant 104 emplacements.

Mesures du rendement

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure a établi un ensemble d'objectifs et de mesures du rendement qui sont compatibles avec les priorités du GNB. Le ministère

continue de mesurer ses progrès par rapport à ces objectifs. Neuf mesures particulières sont mises en relief dans le présent rapport (voir le tableau ci-dessous).

Organisation hautement performante	Mesures
Culture de santé et de sécurité	Taux de fréquence (nombre de blessures pour 200 000 heures de travail)
Gouvernement abordable et prêt à agir	Mesures
Optimiser la valeur pour les clients	Pourcentage des routes dont l'état est bon ou passable
	Pourcentage des ponts dont l'état est bon ou passable (Indice de l'état des ponts [IEP] ≥ 60)
	Pourcentage des programmes d'asphaltage et de pose d'un enduit superficiel qui respectent la gestion des actifs
Optimiser la valeur pour les utilisateurs des installations	Financement approuvé pour l'entretien des bâtiments appartenant au ministère comparé à la cible établie
Optimiser la valeur pour les ministères clients	Pourcentage des appels d'offres fermés à temps, portant sur l'amélioration des immobilisations pour des projets du ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance (EDPE)
	Pourcentage des ordres de modification pour des projets de construction de bâtiments
Éliminer les déficits et réduire la dette	Ratio des recettes ordinaires réelles et des recettes ordinaires budgétées
	Ratio des dépenses ordinaires réelles et des dépenses ordinaires budgétées

Organisation hautement performante

Objectif de la mesure

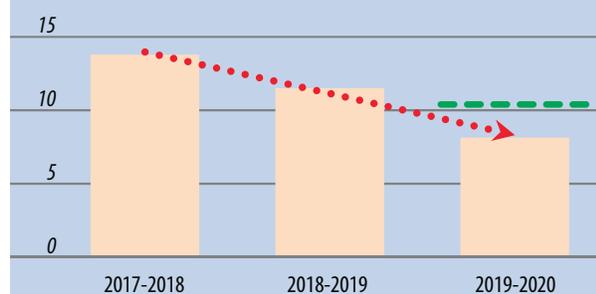
Culture de santé et de sécurité

Mesure

Taux de fréquence (nombre de blessures pour 200 000 heures de travail)

Description de la mesure

Le taux de fréquence est le nombre de réclamations présentées à Travail sécuritaire NB pour 200 000 heures de travail. Plus particulièrement, il s'agit du nombre de réclamations pour l'exercice financier 2019-2020, divisé par les heures d'exposition (heures de travail) et multiplié par 200 000.¹



Rendement général

Le ministère a présenté 138 réclamations à Travail sécuritaire NB au cours de l'exercice 2019-2020, soit un taux de fréquence de 8,13. Ce chiffre représente une réduction de 30 % comparé à l'exercice précédent. Le ministère a fait mieux que la cible établie à 10,4 (soit une diminution de 10 %).²

- ● ● ● ● Tendence
- — — — — Cible : 10,4
- Réel : 2018-2019 : 11,55
- Réel : 2019-2020 : 8,13

Raison d'être de cette mesure

Le ministère préconise une culture où la sécurité au travail est importante pour tout le monde, chaque jour. La mesure du taux de fréquence l'aide à comprendre comment ses pratiques réduisent le nombre de blessures au travail, pour s'assurer que tout le monde rentre à la maison en sécurité, tous les jours.

Cette mesure ne donne qu'une image partielle de la situation. Le ministère souhaite aussi réduire le nombre de quasi-accidents, soit des incidents qui auraient pu causer des blessures mais qui ne l'ont pas fait. Le ministère a commencé à en faire le suivi et, du 1er janvier 2020 au 31 mars 2020, 14 quasi-accidents ont été signalés.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Le ministère a amélioré son programme de santé et de sécurité de même que sa culture favorisant la sécurité et le mieux-être. Il a réduit le taux de fréquence en offrant un programme d'évaluation des dangers, en élaborant et en révisant des évaluations des dangers liés au travail sur le terrain, en assurant la prestation d'un programme d'orientation en matière de santé et de sécurité et en continuant de signaler et de communiquer les incidents. Le ministère a déploré un décès au travail et il a instauré plusieurs mesures positives afin de réduire le risque d'incidents futurs. Il poursuivra la promotion de son programme de santé et de sécurité pour continuer de favoriser la sécurité et le mieux-être.

¹ Puisque le nombre de réclamations par heure de travail est assez faible, la pratique courante consiste à multiplier ce nombre par 200 000, ce qui correspond en gros à 100 employés travaillant à plein temps (2 000 heures chacun).

² Dans ce cas, un résultat réel inférieur ou égal à la cible est souhaité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

Optimiser la valeur pour les clients

Mesure

Pourcentage des routes provinciales dont l'état est bon ou passable

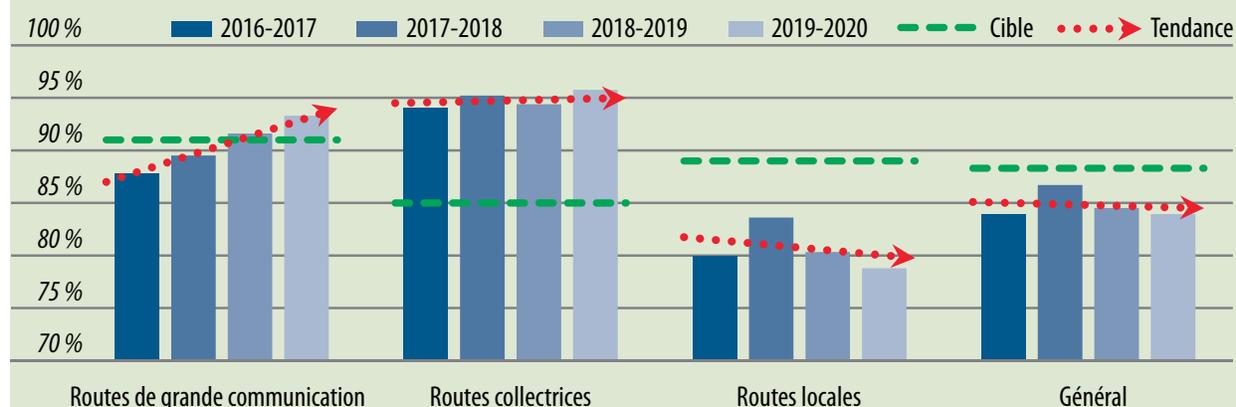
Description of mesure

Le ministère se sert de l'indice de rugosité international (IRI) pour mesurer la rugosité des routes et classer leur état général selon les catégories bon, passable ou mauvais. Une route en bon état se rapproche de

l'état neuf; une route dont l'état est passable peut comporter quelques fissures et ornières; et une route en mauvais état a besoin de grandes réparations.

Rendement général

Dans l'ensemble, le pourcentage des routes provinciales dont l'état est bon ou passable n'a pas atteint la cible. Bien que le ministère ait dépassé les cibles pour l'état des routes de grande communication (routes 1 à 99) et des routes collectrices (routes 100 à 199), l'état des routes locales était inférieur à la cible.³



Général

2018-2019 : 84,5 %
Cible : 89,3 %
2019-2020 : 83,9 %

Routes de grande communication

2018-2019 : 91,6 %
Cible : 91 %
2019-2020 : 93,3 %

Routes collectrices

2018-2019 : 94,4 %
Cible : 85 %
2019-2020 : 95,7 %

Routes locales

2018-2019 : 80,3 %
Cible : 89 %
2019-2020 : 78,8 %

Raison d'être de cette mesure

Cette mesure montre à quel point le ministère entretient bien le réseau routier de la province.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Durant cette période, le ministère a remis en état plusieurs routes locales, collectrices et de grande communication, en se concentrant sur les routes locales. Malgré cela, le pourcentage des routes locales dont l'état est bon ou passable a diminué. Cela s'explique par le fait que les routes locales constituent une grande partie de l'inventaire routier et que, même si de nombreuses routes locales ont été remises en état, certaines entre eux n'ont pas pu l'être et ont passé d'un état passable à un mauvais état.

Dans le budget d'immobilisations de 2019-2020, 67,5 millions de dollars ont été affectés à la remise en état des routes revêtues d'asphalte et d'un enduit superficiel. Des fonds supplémentaires sont nécessaires pour améliorer ces routes. Une autre option consiste à examiner d'autres solutions pour le revêtement des routes, lorsque c'est indiqué, car il en coûte souvent moins cher de remettre en état une route en gravier ou d'enduit superficiel qu'une route d'asphalte.

¹ Dans ce cas, un résultat réel supérieur (ou égal) à la cible pour l'exercice complet est souhaité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

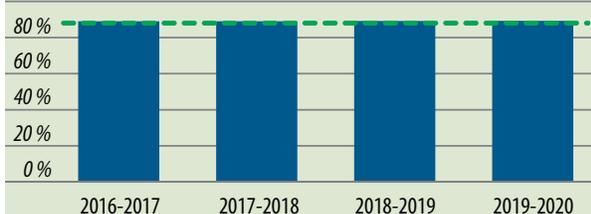
Optimiser la valeur pour les clients

Mesure

Pourcentage des ponts⁴ dont l'état est bon ou passable (IEP \geq 60)

Description de la mesure

L'IEP ne mesure pas la sécurité d'un pont, il représente plutôt l'état d'un pont basé sur l'état de tous ses éléments. Les ponts dont l'IEP est supérieur à 70 sont en « bon » état et ceux dont l'IEP se situe entre 60 et 70 sont dans un état « passable »; ces ponts peuvent ne nécessiter que des réparations mineures. Les ponts dont l'IEP est inférieur à 60 sont considérés comme étant en « mauvais » état et il se peut qu'ils aient besoin d'une remise en état majeure ou d'être entièrement remplacés.



Rendement général

Le ministère a légèrement dépassé la cible, avec 2 405 de ses 2 697 ponts ayant un IEP de 60 ou plus.⁵

2018-2019 : 89,1 %

— — — Cible : 88 %

2019-2020 : 89,2 %

Raison d'être de cette mesure

Cette mesure montre l'efficacité des programmes de remplacement et de remise en état des ponts du ministère.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Le ministère a poursuivi les travaux sur les projets de ponts importants, notamment le pont Centennial, le pont Anderson, les ponts de Coles Island, le pont no 1.5 de la rivière Shediac, le pont international d'Edmundston-Madawaska et le pont no 1.5 de la rivière Petitcodiac.

Même si le ministère atteint sa cible chaque année, à mesure que des ponts passent d'un « bon » état à un état « passable », le nombre de ponts qui se rapprochent du « mauvais » état augmente. Des travaux sur des ponts sont prévus chaque année, mais le réseau continue de vieillir et, selon les résultats des inspections de certains ponts, ils passent à la catégorie « mauvais état ». Cette situation est attribuable au fait que le ministère manque de fonds et qu'il n'a pas la capacité nécessaire pour entretenir les nombreux ponts qui font partie de son inventaire. Il faut souligner que le budget d'immobilisations affecté à la construction de nouveaux ponts réduit le financement disponible pour la remise en état.

⁴ La définition d'un pont englobe les ponceaux qui ont un diamètre d'au moins 3,0 m. Cette mesure inclut les ponts désignés de la province, mais elle exclut les ponts qui sont entretenus dans le cadre d'ententes de partenariats entre les secteurs public et le privé.

⁵ Dans ce cas, un résultat réel supérieur (ou égal) à la cible pour l'exercice complet est souhaité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

Optimiser la valeur pour les clients

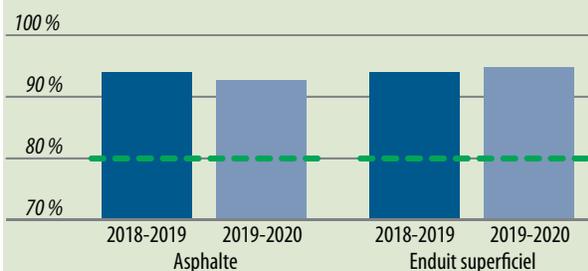
Mesure

Pourcentage des programmes d'asphaltage et de pose d'un enduit superficiel qui respectent la gestion des actifs

Description de la mesure

Le ministère suit les principes de gestion des actifs pour déterminer quelles routes devraient être remises en état chaque année. Les données sur les routes sont recueillies et utilisées dans le modèle de gestion des actifs du ministère afin de créer une liste des projets possibles. Chaque projet est évalué d'un point de vue technique et un calendrier de réparation est établi pour une année donnée.

Pour calculer le pourcentage de kilomètres des programmes d'asphaltage et de pose d'un enduit superficiel qui respectent la gestion des actifs, le ministère compare les programmes préliminaires, qui reposaient sur les principes de gestion des actifs, aux programmes finals, qui peuvent avoir subi des changements.



Rendement général

Le ministère a dépassé sa cible pour les programmes d'asphaltage et de pose d'un enduit superficiel. Dans le budget d'immobilisations de 67,5 millions de dollars affecté à ces programmes, 42,5 millions fût pour l'asphalte et 25 millions pour l'enduit superficiel. 92,5 % du programme d'asphaltage et 94,7 % du programme de pose d'enduit superficiel respectaient la gestion des actifs.⁶

Asphalte

2018-2019 : 94 %

■ ■ ■ Cible : 80 %

2019-2020 : 92,6 %

Enduit superficiel

2018-2019 : 94 %

■ ■ ■ Cible : 80 %

2019-2020 : 94,7 %

Raison d'être de cette mesure

La mesure du respect de la gestion des actifs indique au ministère à quel point il respecte les pratiques de gestion des actifs lorsqu'il exécute les programmes de remise en état de l'asphalte et de l'enduit superficiel. Le plan de gestion des actifs détermine les meilleures manières d'entretenir une route pour qu'elle coûte moins cher pendant ses années de service. Il est plus abordable de réparer une route dont l'état est passable et qui ne nécessite que quelques réparations, plutôt que de réparer une route qui est en mauvais état et qui aurait peut-être besoin d'être remplacée au complet; si les routes sont traitées au bon moment, on réduit les coûts et on peut traiter un plus grand nombre de routes.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Conformément au plan de gestion des actifs, les travaux comprenaient l'entretien et la remise en état de divers tronçons des routes de la province. Même si le ministère a bien fait pour respecter la gestion des actifs au niveau du projet, il n'a pas reçu les niveaux de financement que la gestion des actifs prescrivait pour maintenir ses routes au niveau optimal. En 2019-2020, le montant recommandé s'établissait à 130 millions de dollars. Si les besoins minimums en matière de financement ne sont pas comblés, l'état des routes se dégradera. Cela coûtera plus cher au ministère et il lui faudra plus de temps pour ramener les routes provinciales à un niveau de service acceptable.

⁶ Dans ce cas, un résultat réel supérieur (ou égal) à la cible pour l'exercice complet est souhaité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

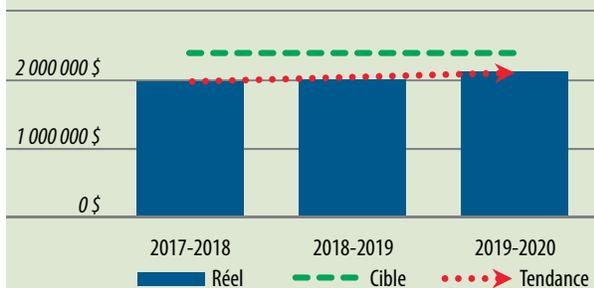
Optimiser la valeur pour les utilisateurs des installations

Mesure

Financement approuvé pour l'entretien des bâtiments appartenant au ministère⁷ comparé à la cible établie

Description de la mesure

Cette mesure représente le financement versé au ministère pour qu'il assure le fonctionnement général et l'entretien des édifices qui lui appartiennent. Le financement est comparé au montant ciblé, qui est le montant total requis pour maintenir ces bâtiments à un niveau de service optimal.



Rendement général

En 2019-2020, 2 131 000 \$ ont été affectés à l'entretien des bâtiments appartenant au ministère. Ce montant est inférieur à la cible établie à 2 400 000 \$, soit 1 \$ le pied carré d'inventaire. Le défaut d'atteindre la cible signifie que tous les bâtiments ne reçoivent pas l'entretien nécessaire; entre autres choses, il se peut que des éléments des bâtiments fassent défaut prématurément et que de l'équipement ne soit pas réparé.

2018-2019 : 2 004 000 \$

■ ■ ■ Cible : 2 400 000 \$

2019-2020 : 2 131 000 \$

Raison d'être de cette mesure

Cette mesure montre à quel point le ministère est efficace et diligent dans la réduction des coûts d'opération afin d'avoir suffisamment de fonds pour l'entretien, malgré l'augmentation des coûts de produits de base et de services. Le respect de la cible de financement permet de faire en sorte que les bâtiments satisfassent à une norme en matière de santé, de sécurité et de fiabilité. Ceci limite le risque de défaillance des systèmes dans les bâtiments, les risques pour la sécurité des utilisateurs des installations, les flambées des besoins de financement des immobilisations et les réparations d'urgence dispendieuses.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

La planification et l'amélioration de l'entretien représentent un processus qui continue d'évoluer parallèlement à d'autres mesures, notamment la planification des immobilisations, la rationalisation des locaux, l'évaluation de l'état des bâtiments et la monétisation des actifs.

Le ministère travaille de manière proactive afin d'obtenir de l'équipement pour les bâtiments, d'assurer l'utilisation efficace de l'équipement et de limiter le risque de défaillance de l'équipement. De plus, il travaille pour réduire les coûts de fonctionnement afin d'avoir suffisamment de fonds pour les projets d'entretien. Le ministère investit dans des projets d'efficacité énergétique afin de réduire la consommation d'énergie. Toutefois, les coûts de fonctionnement continuent d'augmenter, ayant subi une hausse de 0,10 \$ le pied carré par rapport à l'année dernière. Les coûts de fonctionnement, des services publics et des contrats de services réduisent le financement disponible pour le programme d'entretien des installations.

⁷ Les bâtiments appartenant au ministère comprennent les immeubles de bureaux, les palais de justice, les centres correctionnels, les postes de pesage et les parcs industriels. Ils ne comprennent pas les écoles, les hôpitaux, les garages de district ou les centres d'entretien.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

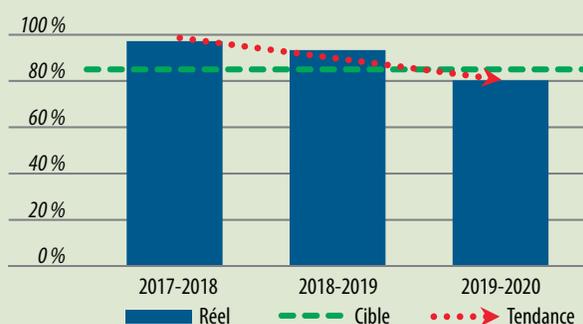
Optimiser la valeur pour les ministères clients

Mesure

Pourcentage des appels d'offres fermés à temps, portant sur l'amélioration des immobilisations pour des projets du ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance (EDPE)

Description de la mesure

Cette mesure permet de suivre le pourcentage des appels d'offres fermés à la fin de juin pour les projets d'EDPE, car il est important que les travaux de construction dans les écoles soient réalisés au cours de l'été. La mesure représente le montant en dollars des appels d'offres fermés avant le 30 juin exprimé en pourcentage du budget d'immobilisations total affecté à des projets d'immobilisations pour ce ministère cette année-là.



Rendement général

Au 30 juin 2019, 80,2 % des appels d'offres étaient fermés, ce qui est légèrement inférieur à la cible fixée à 85 %.⁸

2018-2019 : 93,3 %

■ ■ ■ Cible : 85,0 %

2019-2020 : 80,2 %

Raison d'être de cette mesure

Cette mesure est un indice de la capacité du ministère à fermer des appels d'offres à temps pour que les travaux de construction dans les écoles puissent avoir lieu en juillet et en août, quand elles sont vacantes. La fermeture des appels d'offres avant la saison de construction permet aussi au ministère d'obtenir de meilleurs prix et de faire livrer le matériel et l'équipement à temps.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure travaille en étroite collaboration avec le ministère client afin d'obtenir ses listes de projets au plus tôt, même si le moment exact varie d'une année à l'autre. Pendant l'exercice financier 2018-2019, des projets ont été entrepris à la fin de novembre, tandis qu'en 2019-2020, aucun projet n'a été entrepris avant janvier. Cette situation était attribuable au calendrier du processus budgétaire des immobilisations et à la détermination des projets d'EDPE.

En ce qui concerne les stratégies d'amélioration, le ministère des Transports et de l'Infrastructure incitera EDPE à dresser sa liste tôt, il assurera la bonne collaboration avec des consultants du secteur privé et il procédera rapidement à l'examen des dossiers d'appels d'offres.

⁸ Dans ce cas, un résultat réel supérieur ou égal à la cible pour l'exercice complet est souhaité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

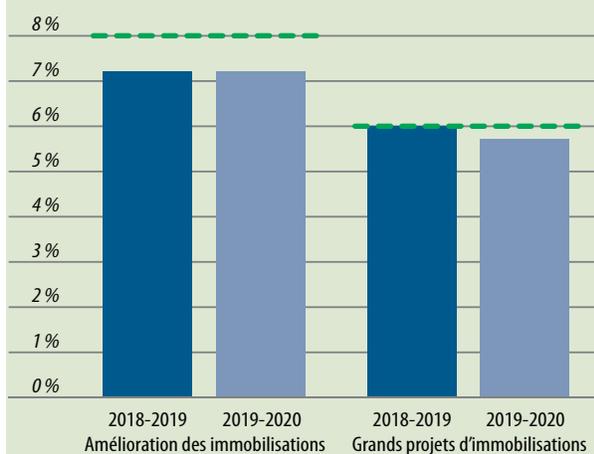
Optimiser la valeur pour les ministères clients

Mesure

Pourcentage des ordres de modification pour les projets de construction de bâtiments

Description de la mesure

Le ministère surveille le coût des projets de construction, notamment les ordres de modification, exprimé en pourcentage des montants originaux des contrats de construction qui sont octroyés. Les projets d'amélioration des immobilisations et les grands projets d'immobilisations sont évalués séparément.



Rendement général

La Division des édifices a atteint sa cible dans les deux catégories, car dans ce cas, un résultat réel égal ou inférieur à la cible est souhaité.

Amélioration des immobilisations

2018-2019 : 7,2 %

— — — Cible : 8,0 %

2019-2020 : 7,2 %

Grands projets d'immobilisations

2018-2019 : 6,0 %

— — — Cible : 6,0 %

2019-2020 : 5,7 %

Raison d'être de cette mesure

Cette mesure est un indice de la qualité des documents d'appel d'offres et du rendement de l'équipe (consultants du secteur privé et personnel ministériel) pour contrôler les coûts et éviter de changer la portée des projets.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Le ministère a collaboré avec les ministères clients afin de définir clairement la portée des projets. Il a travaillé avec les associations industrielles pour communiquer qu'il est essentiel d'avoir des documents d'appel d'offres de bonne qualité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

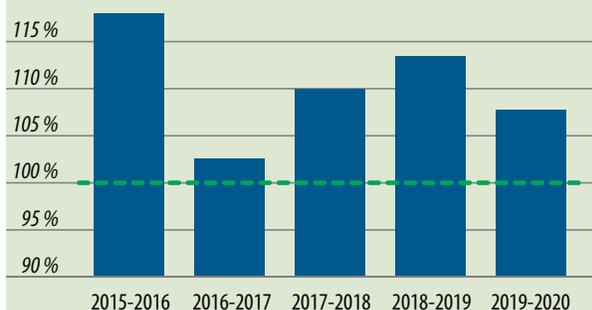
Éliminer les déficits et réduire la dette

Mesure

Ratio des recettes ordinaires réelles⁹ et des recettes ordinaires budgétées

Description de la mesure

La mesure compare les recettes réelles avec les recettes budgétées, afin que le ministère puisse prioriser l'optimisation des recettes.



Rendement général

Le ratio des recettes réelles et des recettes budgétées du ministère était de 107,7 %.¹⁰

2018-2019 : 113,5 %

— — — Cible : 100 %

2019-2020 : 107,7 %

Raison d'être de cette mesure

Cette mesure aide le ministère à rester conscient des possibilités de production de recettes. Les recettes sont très importantes pour la situation financière du GNB. Des sources importantes de recettes pour le ministère proviennent de la location de terrains et de la vente de permis spéciaux pour le transport de charges de masse ou de dimensions excédentaires sur les routes provinciales. L'augmentation des recettes permet de compenser le déficit du GNB.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Les recettes réelles ont dépassé le budget projeté du ministère en raison de petites augmentations dans plusieurs flux de rentrées, notamment les permis spéciaux, la récupération de coûts pour l'entretien municipal et la location de terrains.

⁹ Les dépenses du ministère sont divisées en deux catégories : les dépenses ordinaires et les dépenses en capital. La mesure présentée dans ce rapport porte sur les efforts d'amélioration stratégique liés aux dépenses ordinaires budgétées, lesquelles ont trait aux coûts de fonctionnement quotidiens associés aux programmes gouvernementaux.

¹⁰ Dans ce cas, un résultat réel supérieur (ou égal) à la cible pour l'exercice complet est souhaité.

Gouvernement abordable et viable

Objectif de la mesure

Éliminer les déficits et réduire la dette.

Mesure

Ratio des dépenses ordinaires¹¹ réelles et des dépenses ordinaires budgétées

Description de la mesure

Cette mesure vise à maîtriser et à gérer les dépenses pour respecter le budget de l'exercice financier du ministère.



Rendement général

Le ratio des dépenses réelles et des dépenses budgétées pour le ministère était de 102,4 %.¹²

2018-2019 : 103,4 %

— — — Cible : 100 %

2019-2020 : 102,4 %

Raison d'être de cette mesure

Cet indicateur mesure la capacité du ministère à gérer ses dépenses globales afin de respecter son budget. Le ministère 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.

Qu'a-t-on fait pendant l'exercice financier 2019-2020 pour atteindre ce résultat?

Il y a une corrélation entre la croissance des dépenses et les augmentations annuelles des coûts des activités d'entretien en hiver. Les dépenses réelles dépendent de la durée et de la rigueur de l'hiver, qui varient selon le lieu, le moment, l'intensité et la fréquence des tempêtes ainsi que les fluctuations de la météo et de la température. La réponse à ces événements a des répercussions sur les heures supplémentaires, la location d'équipement, les lames mobiles, le carburant et l'utilisation de sel et de sable.

¹¹ Les dépenses du ministère sont divisées en deux catégories : les dépenses ordinaires et les dépenses en capital. La mesure présentée dans ce rapport porte sur les efforts d'amélioration stratégique liés aux dépenses ordinaires budgétées, lesquelles ont trait aux coûts de fonctionnement quotidiens associés aux programmes gouvernementaux.

¹² Dans ce cas, un résultat réel inférieur (ou égal) à la cible pour l'exercice complet est souhaité.

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 une infrastructure de transport qui permet la circulation sûre et efficace des biens et des personnes ainsi qu'une infrastructure de construction pour accueillir les services gouvernementaux.

Des employés possédant une expertise variée et une foule de compétences travaillent ensemble afin d'accomplir cette mission. Le ministère planifie, conçoit, exploite

et entretient un vaste réseau de 18 000 km de routes reliées par 2 697 ponts et neuf services de traversier. Le ministère gère 416 bâtiments appartenant au GNB et est responsable de 145 baux. Il est également responsable de la gestion du parc de véhicules du gouvernement provincial, de la supervision du système provincial de radiocommunications mobiles et des services de chemins de fer de courtes lignes, ainsi que la gestion et l'aliénation des biens excédentaires du gouvernement, dont l'inventaire se compose d'environ 1 400 propriétés.



18 000 km de routes¹³



2 697 ponts désignés¹⁴



8 traversiers fluviaux et 6 services de traversier
5 traversiers côtiers et 3 services côtiers¹⁵



416 bâtiments appartenant au GNB
145 baux



8 000 radios
54 tours



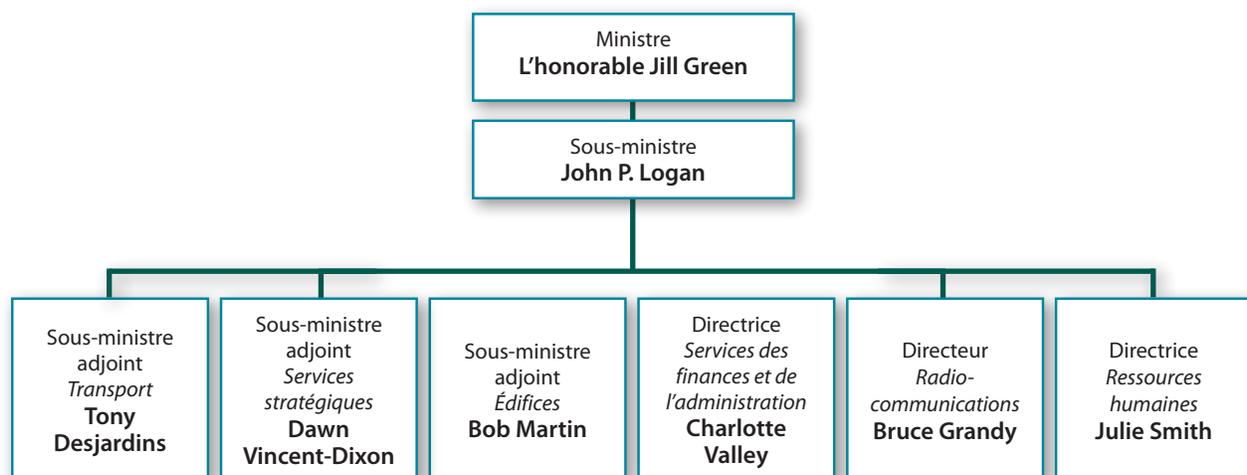
Parc de 4 200 véhicules (voitures, camions, autobus et autre équipement)

¹³ Exclut les routes gérées par un partenariat entre le public et le privé.

¹⁴ Inclut les ponceaux ayant au moins 3 m de diamètre. Exclut les ponceaux gérés par un partenariat entre le public et le privé.

¹⁵ Les traversiers côtiers sont gérés par une entente de partenariat entre le public et le privé.

Organigramme des échelons supérieurs



Vue d'ensemble des divisions et faits saillants

Division des édifices

La **Division des édifices** gère les projets de construction d'édifices pour tous les ministères du GNB, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des édifices du GNB occupés par les employés de la partie I (y compris les immeubles de bureaux, les palais de justice et les garages). Cette division gère également les baux gouvernementaux pour les locaux à bureaux, ainsi que l'acquisition de biens du GNB pour les nouveaux édifices.

La division comprend la **Direction de la conception et de la construction** et la **Direction de la gestion des installations**.

La **Direction de la conception et de la construction** s'occupe des services de planification, de conception et de gestion des contrats pour tous les ministères du GNB, afin d'appuyer les projets relatifs aux écoles, aux hôpitaux, aux bureaux, aux palais de justice, aux prisons et à d'autres projets de construction. Les services sont administrés par le personnel professionnel et technique multidisciplinaire, avec le soutien de firmes d'architecture et de génie du secteur privé. Elle gère aussi d'autres projets gouvernementaux, comme les projets fédéraux-provinciaux financés conjointement.

La **Direction de la gestion des installations** est responsable du fonctionnement et de l'entretien des bâtiments gouvernementaux, ainsi que de la négociation et de l'administration des baux de locaux à bureaux pour le gouvernement. La direction gère environ 7,5 millions de pieds carrés de locaux dans l'ensemble de la province, ce qui comprend 416 édifices appartenant au gouvernement, trois parcs industriels et 145 baux. Dans la gestion de son portefeuille, elle est responsable de fournir au gouvernement une vaste gamme de services liés au fonctionnement des bâtiments, notamment la gestion de projets, le design d'intérieur, les services techniques et de génie, la gestion des risques, la sécurité physique, les enquêtes techniques et la planification des projets d'immobilisations.

Faits saillants

- ◆ Direction du processus de cession de l'Édifice du Centenaire dans la ville de Fredericton. La propriété sera réaménagée en un complexe comportant un hôtel, un restaurant et des appartements, pour revitaliser le centre-ville de Fredericton.
- ◆ Installation de détecteurs de monoxyde de carbone dans environ 160 écoles qui ont des appareils à combustible pour favoriser la sécurité des élèves et du personnel.
- ◆ Collaboration avec la Division des services stratégiques afin de négocier avec le gouvernement fédéral en vue d'obtenir un financement de 2 017 000 \$ pour des projets d'amélioration de l'efficacité énergétique des écoles du Nouveau-Brunswick dans le cadre du Fonds d'incitation à l'action pour le climat (FIAC) 2019-2020/2020-2021 d'Environnement et Changement climatique Canada conclu entre le Canada et le Nouveau-Brunswick pour le volet de financement du réaménagement des municipalités, universités/collèges, écoles et hôpitaux.
- ◆ Réaménagement de la Place-Marysville pour héberger plus de personnel, ce qui a donné des économies de fonctionnement de 700 000 \$ par année.
- ◆ Certification de Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) v4 pour l'école King Street Elementary School, à Miramichi, qui a été le premier bâtiment au Nouveau-Brunswick à recevoir cette désignation. Elle a été conçue et construite selon plusieurs caractéristiques qui permettent de réduire la consommation d'énergie et de favoriser la santé et le mieux-être des élèves et du personnel. Ces caractéristiques comprennent la priorité accordée à l'éclairage naturel et à l'amélioration du rendement acoustique dans les zones d'apprentissage et d'enseignement.

- ◆ Présidence du groupe de travail sur la lumière du jour LEED du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDC). Étant donné l'effet important qu'une exposition à la lumière du jour de bonne qualité a sur la vigilance des occupants de l'édifice et sur des cycles de sommeil sains, ce groupe de travail a examiné plusieurs critères avec diverses versions de LEED afin d'obtenir le crédit pour la lumière du jour sous des latitudes septentrionales, comme au Canada.

Division des services stratégiques

La **Division des services stratégiques** assure un leadership et offre son soutien au ministère en ce qui concerne l'approvisionnement, divers services liés aux biens, la planification stratégique, l'élaboration de politiques, les affaires législatives, la technologie de l'information, la gestion du rendement et l'amélioration des processus. En outre, elle offre des services de gestion du parc de véhicules au GNB.

La division comprend la **Direction de la gestion de l'information et de la technologie**, la **Direction de l'excellence du rendement**, la **Direction des politiques et des affaires législatives**, la **Direction des services immobiliers**, la **Direction de la gestion de la chaîne d'approvisionnement** et l'**Agence de gestion des véhicules (AGV)**.

La **Direction de la gestion de l'information et de la technologie** aide le ministère à réaliser ses objectifs opérationnels grâce à l'utilisation efficace de solutions axées sur la technologie de l'information (TI) et de services connexes. La direction est responsable de ce qui suit : la stratégie en matière de TI, la planification et la coordination des services avec Service Nouveau-Brunswick; les applications et services du système d'information géographique (SIG); la gestion des documents et de l'information; et la sécurité de l'information et la protection de la vie privée. La direction offre également d'autres services au bureau central du ministère, notamment l'accès aux édifices, le stationnement, l'aménagement de bureaux et d'autres services généraux de bureau.

La **Direction de l'excellence du rendement** fait la promotion d'une culture d'amélioration continue dans tout le ministère. Elle apporte son soutien au ministère pendant l'adoption du système de gestion officielle

du GNB. La direction donne une formation et assure un leadership afin d'aider le personnel à améliorer la productivité et les processus.

La **Direction des politiques et des affaires législatives** fournit des conseils et une expertise en ce qui concerne la recherche, l'élaboration de politiques, les affaires législatives et la rédaction, et elle favorise la conformité du ministère aux exigences opérationnelles et législatives. La direction est responsable de plusieurs services généraux, notamment les suivants : la présentation de mémoires au Conseil exécutif afin d'obtenir des directives et des décisions relativement à des ententes, des politiques et des opérations financières; le traitement des demandes présentées en vertu de la *Loi sur le droit à l'information et la protection de la vie privée*; la coordination des réponses aux lettres et courriels destinés au sous-ministre, au ministre et au premier ministre; l'avancement des enquêtes et des dossiers de vérification des hauts fonctionnaires de l'Assemblée législative; la direction de l'élaboration des politiques internes; la gestion des questions touchant la sécurité liées au rôle du ministère comme organisme de réglementation de la *Loi sur les chemins de fer de courtes lignes*; et l'élaboration du bulletin du ministère. Par ailleurs, la direction participe aux travaux interministériels, notamment à la production de rapports sur les changements climatiques, ainsi qu'aux travaux intergouvernementaux, y compris la participation à un certain nombre de comités fédéraux-provinciaux-territoriaux pour appuyer l'harmonisation des efforts dans les domaines des politiques et de la recherche dans l'ensemble du Canada.

La **Direction des services immobiliers** est chargée de fournir des services immobiliers au ministère, à d'autres entités gouvernementales et au public. Ces services englobent les résumés de titre, l'arpentage de biens, les évaluations, l'acquisition de biens pour des projets de route et d'infrastructure et les négociations à cette fin, la gestion et l'aliénation de biens excédentaires, la commercialisation, les appels d'offres et la préparation de documents. En outre, la direction traite les réclamations présentées au ministère à propos des allégations d'accident de voiture sur les routes, de défectuosité routière, de contamination de l'environnement et de dommages à des biens réels, ainsi que les réclamations liées à des expropriations de terrain pour la construction de routes. La direction est également responsable de la désaffectation de routes, de l'expropriation, de la

désignation d'ouvrages publics et de la gestion de corridors. Cela comprend la délivrance de permis d'usage routier, l'examen et la recommandation de lotissements ruraux et la détermination du statut des routes, tous dans le respect des exigences législatives.

La **Direction de la gestion de la chaîne d'approvisionnement** administre les appels d'offres des projets d'immobilisations en conformité avec la *Loi sur les contrats de construction de la Couronne* et les règlements connexes, prépare des contrats et en administre l'exécution, fournit des directives au ministère pour les questions ayant trait aux achats en vertu de la *Loi sur les achats publics* et participe à la préparation des demandes de propositions.

L'**Agence de gestion des véhicules**, un organisme de service spécial, fournit une gamme complète de services de véhicules (acquisition, réparation et entretien, distribution de carburant, aliénation, etc.) aux ministères clients des parties 1 et 2 de la fonction publique.¹⁶ En outre, des ententes de service partielles sont fournies aux agences et aux sociétés de la Couronne comme Énergie NB.

Faits saillants

- ◆ Participation à la stratégie de réduction des formalités administratives du GNB afin d'alléger le fardeau réglementaire imposé aux entreprises. L'outil d'évaluation des répercussions sur les entreprises sert à mesurer le coût ou les économies qu'offre un instrument réglementaire proposé (comme une loi, un règlement, une entente, une politique ou une procédure) aux entreprises du Nouveau-Brunswick.
- ◆ Conception et développement de l'application mobile sur la collecte de données sur le terrain pour une enquête sur l'entretien en été. Celle-ci permet au personnel des districts sur le terrain de recueillir des détails sur l'emplacement et d'autres travaux afin de définir le programme d'entretien estival des routes. Cette application permet aussi de faire un suivi, à mesure que les travaux avancent.
- ◆ Conception et développement de l'application mobile relative aux demandes du public. Cette application permet de consigner les demandes de renseignements du public et de faire un suivi. Elle comporte des processus de travail permettant au personnel des districts d'effectuer des évaluations, de consigner des recommandations et d'inscrire d'autres tâches liées aux programmes d'entretien, le tout dans un environnement mobile infonuagique.
- ◆ Achat de 16 autobus scolaires alimentés au propane. Ces autobus desservent la région de Moncton et permettent de réduire considérablement les émissions nocives et les coûts liés au carburant, sans compromettre la sécurité des autobus, ni la distance que les véhicules peuvent parcourir avec un réservoir plein.
- ◆ Mise en œuvre du programme d'apprenti mécanicien pour permettre au ministère d'offrir des postes à plein temps aux apprentis. C'est le résultat d'un partenariat entre le ministère de l'Éducation postsecondaire, de la Formation et du Travail et l'Agence de gestion des véhicules.
- ◆ Recours à l'exemption pour le développement économique en milieu rural afin de conserver des emplois au Nouveau-Brunswick pour les caisses toutes saisons, les lames et les ailes de chasse-neige et les remorques à plateau.
- ◆ Coprésidence d'un comité fédéral-provincial-territorial avec la Colombie-Britannique qui a produit un rapport évaluant les besoins en matière de transport public, notamment des recommandations pour aider à soutenir les services d'autocars interurbains au Canada. Ceci s'est traduit par le rétablissement partiel du réseau d'autocars dans l'Ouest du Canada, interrompu en 2018, quand Greyhound avait annoncé qu'il éliminait la plupart de ses trajets canadiens.

¹⁶ La partie 1 de la fonction publique comprend les ministères responsables et la partie 2 comprend le système des écoles publiques.

- ◆ Production de recettes de 1 237 200 \$ pour l'aliénation des biens excédentaires du gouvernement et de recettes de 1,3 million de dollars pour les permis d'usage routier.
- ◆ Poursuite des travaux avec la Fédération des VTT du Nouveau-Brunswick et la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick Inc. pour autoriser l'utilisation de plus de routes et leur permettre d'avoir accès aux municipalités et aux services, afin de promouvoir le tourisme et de générer des recettes dans la province.
- ◆ Travail actif à environ 60 projets routiers afin d'acquérir des terrains ou des bâtiments auprès de 165 propriétaires.

Division des transports

La **Division des transports** fournit des services professionnels visant tous les aspects de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien des traversiers, des ponts et des routes. Ces services comprennent la gestion et l'exécution des programmes d'entretien des routes en été et en hiver, l'ingénierie de la circulation, les opérations de la circulation, la signalisation commerciale, la gestion des réseaux routiers, la gestion des actifs et les permis pour le transport de marchandises. Elle supervise aussi trois partenariats entre le public et le privé (PPP) ainsi que le service de traversier des îles Fundy.

La division comprend la **Direction de la construction**, la **Direction du tracé des routes**, la **Direction des opérations**, la **Direction de l'élaboration de projets et de la gestion des actifs** et les **six districts de transport**.

La **Direction de la construction** assure la supervision des contrats relatifs à la construction et à la reconstruction des routes et des ponts provinciaux, et surveille la conformité aux plans et aux spécifications des contrats pour s'assurer qu'ils respectent les meilleures pratiques d'ingénierie. La direction offre également des services de soutien en matière de gestion de contrats, d'ingénierie, de finances, de gestion et d'administration pour le programme provincial d'immobilisations relatif aux routes et aux ouvrages. La direction gère également le programme provincial d'enduit superficiel au moyen de contrats et d'équipes internes.

La **Direction du tracé des routes** est responsable de la conception et des appels d'offres des projets de terrassement, d'asphaltage, de travaux municipaux, de travaux hydrauliques et d'ouvrages d'art dans le cadre du programme de construction du ministère. La direction fournit une connaissance technique et fait des recommandations au ministère concernant l'arpentage et le génie environnemental, géotechnique, géologique et hydrotechnique pour la conception, la construction et l'entretien des routes et des ouvrages. La direction fournit des applications d'ingénierie et un soutien technique à diverses directions et au personnel, réalise des analyses de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité de matériaux industriels (béton, granulats, sols et asphalte), détermine les besoins en matière de biens, fournit un soutien en matière de documentation pour le processus d'acquisition de biens et fournit des services de recherche et de soutien technique pour les procédures et les matériaux liés à l'industrie du transport.

La direction est aussi responsable pour la coordination du financement et les activités se rapportant au programme provincial de routes de grande communication, aux accords de contribution fédéraux-provinciaux et à d'autres grands projets. Elle collabore aussi avec d'autres membres du ministère et avec des organismes externes, afin de réaliser des plans à long terme du ministère pour améliorer les infrastructures et respecter les modalités des accords fédéraux-provinciaux.

La **Direction des opérations** fournit une connaissance technique et en ingénierie dans les domaines de l'ingénierie de la circulation, de la gestion et des opérations de projets, de l'environnement et de l'administration des programmes provinciaux d'entretien des routes. La direction fournit des services d'administration et de gestion de projets dans le cadre d'ententes de partenariats public-privé (projet de la route entre Fredericton et Moncton, projet de la route transcanadienne, projet de porte d'entrée de la route 1 et projet de services de traversier pour les îles Fundy). Elle fournit une connaissance en technique, en génie et en gestion de projets pour de grands projets de construction non traditionnels et des projets de conception-construction dans le domaine des transports.

La **Direction de l'élaboration de projets et de la gestion des actifs** planifie et met en œuvre des projets routiers pour assurer la sécurité du public et favoriser le

bien-être économique de la province. Notamment, elle offre des options de réseau avant la conception et elle élabore des plans fonctionnels contenant des détails sur les facteurs environnementaux, sociaux, techniques et économiques liés à l'aménagement des routes. La direction utilise des systèmes de collecte de données et de modélisation des actifs pour fournir des conseils techniques sur la remise en état des actifs du ministère. La direction établit des politiques sur le camionnage, crée des partenariats avec l'industrie et délivre des permis spéciaux pour le transport de charges indivisibles de masse ou de dimensions excédentaires ainsi que pour des configurations particulières de véhicules sur le réseau routier du Nouveau-Brunswick.

Les six **bureaux de transport de district** exécutent des programmes d'entretien et de construction de ponts, de routes et de traversiers, et sont responsable du fonctionnement du réseau de traversiers fluviaux.

Faits saillants

- ◆ Remplacement d'un grand ponceau à Sussex grâce à un contrat de conception-construction. La conception-construction est une approche d'approvisionnement selon laquelle le ministère embauche des concepteurs et des entrepreneurs afin qu'ils collaborent à l'exécution de projets d'infrastructure. Cette approche favorise l'innovation dans la conception et le choix des matériaux, accélère le processus de conception et accroît la certitude quant aux coûts.
- ◆ Examen de l'utilisation de la conception pratique en fonction du rendement (CPFR), une approche décisionnelle qui permet d'optimiser les ressources sans compromettre la sécurité au moment de la remise en état de l'infrastructure routière existante.
- ◆ Réduction des doublons administratifs pour la présentation des programmes de sécurité des entrepreneurs à la Direction de la construction.
- ◆ Mise en œuvre d'un programme d'augmentation temporaire de la masse qui permet aux sous-traitants d'obtenir un permis pour tous les véhicules de leur parc. Ils peuvent utiliser ces permis pour transporter des produits de carrière jusqu'aux chantiers dans le cadre des contrats adjugés par le ministère, ce qui élimine la nécessité d'avoir un permis pour chaque camion.
- ◆ Élaboration d'un cadre servant à déterminer, pour diverses activités de transport (marquage des routes, débroussaillage, etc.), quel modèle de prestation des services (externalisation, internalisation ou une combinaison des deux) serait le plus rentable.
- ◆ Soulèvement de la route de l'île Darlings de deux mètres, à la suite de plusieurs années d'inondations. Les travaux ont été exécutés en priorité en décembre 2019, atténuant ainsi les difficultés et les inquiétudes possibles des résidents.
- ◆ Réalisation de nouveaux ponts à la petite rivière Bouctouche (route 134), la petite rivière Tracadie (route 365), la pointe Wolfe (chemin Shepody) et réalisation de grands projets de remise en état de ponts, notamment le pont de la rivière Tobique (Plaster Rock), le pont de la rivière Tobique (Riley Brook), le pont de la rivière de Florenceville et le pont des chutes réversibles.
- ◆ Mise en œuvre de l'exigence en matière de sécurité améliorée pour les contrats de transport liés au signalement des incidents et aux enquêtes qui en découlent, à l'orientation des travailleurs, ainsi que des évaluations des dangers liés au travail.

Services des finances et de l'administration

La **Direction des services des finances et de l'administration** relève directement du sous-ministre. Elle assure généralement le soutien financier, administratif et opérationnel pour le ministère. Voici ce que cela comprend : systèmes de compatibilité financière et d'administration; surveillance opérationnelle et financière; prévisions et rapports; établissement de budgets ordinaires et d'immobilisations; services de

consultation et de conseil; examen, évaluation et mise en œuvre des contrôles internes ministériels; gestion de toutes les recettes ministérielles, y compris les accords fédéraux de contribution, l'aide fédérale en cas de catastrophe et les réclamations liées aux dommages matériels; et services ministériels notamment le service d'accueil du bureau central, les fournitures de bureau et la gestion des services de courrier ministériels.

Ressources humaines

La **Direction des ressources humaines** relève directement du sous-ministre. Elle offre plusieurs services au ministère, notamment les suivants : embauchement, paye, soutien à la gestion du rendement et gestion du programme de santé et de sécurité du ministère. La direction est chargée de promouvoir la santé et le mieux-être des employés dans tout le ministère. De plus, elle préconise l'utilisation des deux langues officielles et dirige la mise en œuvre du plan d'action sur les langues officielles du ministère.

- La direction a été décentralisée et est retournée officiellement au ministère en février 2020.

Radiocommunications

La **Direction des radiocommunications** relève directement du sous-ministre. La direction offre des systèmes de communication et des services de répartition par l'entremise du Centre provincial de communications mobiles (CPCM) à tous les ministères et organismes du GNB, aux utilisateurs municipaux, bénévoles et du gouvernement fédéral de même qu'à la GRC. Les services fournis par le CPCM comprennent les avis de circulation du système NB511, les vérifications de l'immatriculation des véhicules à moteur et la répartition assistée par ordinateur (RAE) requise pour la sécurité publique. La direction administre le contrat du système de radiocommunications mobiles à ressources partagées du Nouveau-Brunswick (RMRPNB). Il s'agit du système provincial de radiocommunications pour la sécurité publique essentiel à la mission, qui forme un vaste réseau radio pour la sécurité publique desservant les provinces maritimes.

Faits saillants

- ♦ La Section des opérations et le CPCM ont joué un rôle essentiel dans l'intervention faisant suite aux inondations causées par la crue printanière. Plus de 160 radios ont été déployées pour divers ministères et organismes ainsi que pour des bénévoles dans l'ensemble de la vallée de la rivière Saint-Jean. Le CPCM était responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de communication généraux pour tous les ministères, organisations et organismes bénévoles pendant l'incident.
- ♦ Le projet de système de répartition régionale des services d'incendie pour la région E911 de Fredericton a été réalisé. Il comprenait l'expédition de plus de 560 radios du RMRPNB à 36 services d'incendie composés de pompiers volontaires et à plein temps.

Information financière

État des recettes et recouvrements

(En milliers de dollars)

Recettes au compte ordinaire	2019-2020 Budget principal	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Produits de placements	5,0	3,1	(1,9)
Licences et permis	1 620,0	1 771,3	151,3
Vente de biens et services	5 770,0	5 805,4	35,4
Amendes et intérêts de pénalité	35,0	29,2	(5,8)
Recettes diverses	81,0	481,3	400,3
Total - Recettes au compte ordinaire	7 511,0	8 090,3	579,3

Recouvrements au compte de capital	2019-2020 Budget principal	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Autres recouvrements	4 000,0	2 404,5	(1 595,5)
Recouvrements au compte de capital - Canada	18 455,0	20 859,7	2 404,7
Total - Recouvrements au compte de capital	22 455,0	23 264,2	809,2

Recettes accrues en raison principalement de changements à des projets fédéraux.

Fonds pour l'aménagement des terres	2019-2020 Budget principal	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Recettes de provenance interne	45,0	254,1	209,1
Recouvrements au compte de capital - provenance interne	620,0	573,3	(46,7)
Total - Fonds pour l'aménagement des terres	655,0	827,4	162,4

Dépenses par programme

(En milliers de dollars)

Programme ordinaire	2019-2020 Budget principal	Transferts de crédits	2018-2019 Budget	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Administration	12 860,0	99,7	12 959,7	12 216,2	(743,5)
Politiques et affaires législatives	1 190,0	6,3	1 196,3	1 093,5	(102,8)
Entretien	70 877,0	1 001,6	71 878,6	72 642,1	763,5
Entretien pendant l'hiver	68 725,0	10 953,1	79 678,1	89 887,3	10 209,2
Construction des ponts et des routes	3 002,0	85,5	3 087,5	3 036,7	(50,8)
Groupe des bâtiments	132 364,0	94,0	132 458,0	130 153,6	(2 304,4)
Société de voirie du Nouveau-Brunswick	22 482,0	0,0	22 482,0	22 321,5	(160,5)
Total - Compte brut ordinaire	311 500,0	12 240,2	323 740,2	331 350,9	7 610,7

Les dépenses ont été plus élevées que les prévisions budgétaires principalement en raison de la rigueur de l'hiver.

Programme capital	2019-2020 Budget principal	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Ponts permanents	43 960,0	40 940,8	(3 019,2)
Routes permanentes	168 550,0	174 886,0	6 336,0
Programme d'amélioration des routes provinciales	10 000,0	10 248,5	248,5
Programme fédéral-provincial à frais partagés	52 575,0	40 471,2	(12 103,8)
Travaux publics et infrastructure	204 292,0	169 581,3	(34 710,7)
Agence de gestion des véhicules	14 000,0	14 577,9	577,9
Total	493 377,0	450 705,8	(42 671,2)

Les dépenses ont été inférieures aux prévisions budgétaires en raison principalement des changements apportés au calendrier.

Compte à but spécial	2019-2020 Budget principal	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Résidence du lieutenant-gouverneur	-	-	-
Fonds pour l'aménagement des terres	1 800,0	1 831,0	31,0
Total	1 800,0	1 831,0	31,0

Agence de gestion des véhicules	2019-2020 Budget principal	2019-2020 Montants réels	Écarts plus/(moins)
Recettes			
Rétrofacturation aux clients	85 300,0	89 049,6	3 749,6
Recettes provenant de la vente de véhicules et de matériel	600,0	356,6	(243,4)
Recettes totales	85 900,0	89 406,2	3 506,2
Dépenses			
Dépenses de fonctionnement	83 300,0	88 075,5	4 775,5
Dépenses du compte de capital	14 000,0	14 577,9	577,9
Dépenses totales	97 300,0	102 653,4	5 353,4

Résumé des activités de recrutement

Conformément à l'article 4 de la *Loi sur la Fonction publique*, le sous-ministre responsable des ressources humaines délègue à chacun des administrateurs généraux les activités de dotation de leur ministère respectif. Vous trouverez ci-dessous un résumé des activités de dotation du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice 2019-2020.

Nombre d'employés permanents et temporaires en date du 31 décembre de chaque année		
Type d'employé	2019	2018
Permanents	1 604	1 589
Temporaires	67	63
TOTAL	1 671	1 652

Le ministère a annoncé 115 concours, soit 75 concours publics (externes) et 40 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 <i>Loi sur la Fonction publique</i>	Nombre
Emplois professionnels, scientifiques et techniques spécialisés	Une nomination peut être faite sans concours lorsqu'un poste requiert : <ul style="list-style-type: none"> • un degré élevé de spécialisation et de formation; • un degré élevé de compétences techniques; • une reconnaissance à titre d'expert du domaine 	15(1)	3
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)	1
Programme de gestion du talent ministériel	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 niveau d'urgence.	16(1)(b)	0
Mutation latérale	Le processus de mutation du gouvernement du Nouveau-Brunswick facilite la mutation des employés au sein des parties I, II (conseils scolaires) et III (corporations hospitalières) de la fonction publique.	16(1) or 16(1)(c)	10
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)	9
Nomination d'étudiants ou 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 sans concours à un poste de premier échelon de la fonction publique.	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'ombud.

Résumé des projets de loi et des activités législatives

Le ministère n'a déposé aucun projet de loi, aucune modification réglementaire important ni aucun nouveau règlement pendant l'exercice financier 2019-2020.

La liste des lois et règlements dont l'application relevait du ministère en 2019-2020 est présentée à l'adresse suivante :

<http://laws.gnb.ca/fr/deplinks?subjectnumber=17>

Résumé des activités liées aux langues officielles

Introduction

Le ministère a élaboré son plan d'action sur les langues officielles en 2015 et continuera de le réviser régulièrement, au besoin. Le plan d'action comprend des activités stratégiques dans chacun des quatre principaux secteurs d'activités indiqués dans le *Plan sur les langues officielles – Le bilinguisme officiel : une valeur fondamentale* du GNB. Les activités ministérielles associées aux quatre grands axes sont présentées ci-dessous

Axe 1

Veiller à ce que la population ait accès à des services de même qualité en français et en anglais partout dans la province :

- Les profils linguistiques ont été mis à jour tout au long de l'année.
- L'information relative à la politique sur la langue de service est communiquée régulièrement au personnel et est accessible 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.
- Le ministère continue d'appuyer la formation en langue seconde des employés afin de garantir l'accès à un service de qualité en anglais et en français partout dans la province.

Axe 2

Veiller à ce que le milieu et le contexte encouragent tous les employés à utiliser la langue officielle de leur choix au travail :

- Le processus et le formulaire d'évaluation du rendement du ministère mettent en évidence le droit de l'employé d'avoir une évaluation du rendement dans la langue de son choix.
- On tient les petites et les grandes réunions de façon à encourager l'utilisation des deux langues officielles. Les employés ont accès à un outil de travail, Animer efficacement des réunions bilingues, qui est accessible sur le site intranet du ministère.
- Le ministère s'assure que ses employés peuvent rédiger des documents dans la langue officielle 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.

Axe 3

- Le ministère s'est assuré que les programmes et politiques qui sont élaborés et mis en œuvre tiennent compte des communautés linguistiques officielles.
- Le ministère a veillé à ce que toute l'information reçue du Bureau du Conseil exécutif soit communiquée aux employés dans les deux langues officielles.

Axe 4

Veiller à ce que les employés de la fonction publique connaissent et comprennent bien la *Loi sur les langues officielles*, les politiques et les règlements pertinents ainsi que les obligations qui incombent au gouvernement provincial en ce qui a trait aux langues officielles :

- Les politiques sur les langues officielles sont des composantes clés de l'orientation des employés. Le ministère a mis tous les renseignements et les ressources à la disposition des employés et des gestionnaires.
- Les employés doivent lire les politiques sur la langue de service et la langue de travail chaque année, dans le cadre du processus d'évaluation annuelle du rendement.

Conclusion

Le ministère a bien mené la cinquième année de son plan d'action sur les langues officielles. Vingt et un employés ont participé à la formation en langue seconde offerte par le GNB.

Résumé des recommandations du Bureau du vérificateur général

Nom et année du secteur de vérification, et lien vers le document en ligne	Recommandations
	Total
Externalisation des travaux d'entretien et de construction des routes (2019) https://www.agnb-vgnb.ca/content/dam/agnb-vgnb/pdf/Reports-Rapports/2019V1/Chap3f.pdf	7

Recommandations mises en œuvre	Mesures prises
3.34 Élaborer une politique d'externalisation fondée sur des preuves et un cadre décisionnel pour guider le choix des programmes et des activités à externaliser.	Le ministère a élaboré une politique sur la prestation des services et un cadre décisionnel afin d'orienter les décisions relatives à la prestation des programmes.
3.39 Évaluer le risque d'une dépendance excessive à l'égard d'un fournisseur unique lorsqu'il prend des décisions d'externalisation.	Le cadre décisionnel du ministère comprend un processus de gestion du risque de dépendre d'un seul fournisseur.
3.62 Inclure les dépenses d'immobilisations dans l'équipement essentiel lors de la planification de la manière la plus rentable d'effectuer les réparations de routes.	L'Agence de gestion des véhicules répond aux besoins opérationnels et de planification du ministère grâce à des pratiques de gestion du parc de véhicules. Le cadre décisionnel du ministère tient compte des coûts directs et indirects des actifs liés à la prestation des programmes.

	Recommandations	
	Total	Mises en œuvre
Édifice du Centenaire (2015) http://www.agnb-vgnb.ca/content/dam/agnb-vgnb/pdf/Reports-Rapports/2015V4/Chap3f.pdf	5	5 ¹⁷
Gestion des immobilisations de l'Édifice du Centenaire (p. 58)		

¹⁷ En raison de la vente de l'Édifice du Centenaire en 2019, trois recommandations ne sont plus pertinentes.

Rapport sur la *Loi sur les divulgations faites dans l'intérêt public*

Comme le prévoit le paragraphe 18(1) de la *Loi sur les divulgations faites dans l'intérêt public*, l'administrateur général doit établir un rapport sur les divulgations d'actes répréhensibles qui ont été faites à un supérieur hiérarchique ou au fonctionnaire désigné de la subdivision des services publics dont il est responsable. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure n'a reçu aucune divulgation d'actes répréhensibles au cours de l'exercice financier 2019-2020.

Annexe A

L'état des routes est très important pour les automobilistes du Nouveau-Brunswick. Le ministère a établi des cibles sur le pourcentage de routes en bon et en mauvais état, pour chaque type de routes. Afin de maintenir les routes dans un état acceptable, le ministère suit des principes de gestion des actifs pour déterminer quelles routes il devrait traiter, et à quel moment le faire, de manière à réduire le coût total des routes pendant leur cycle de vie.

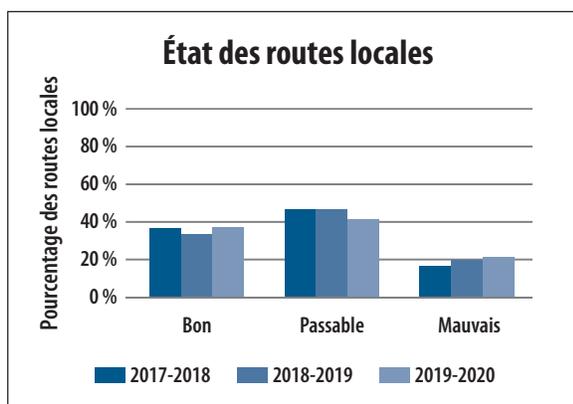
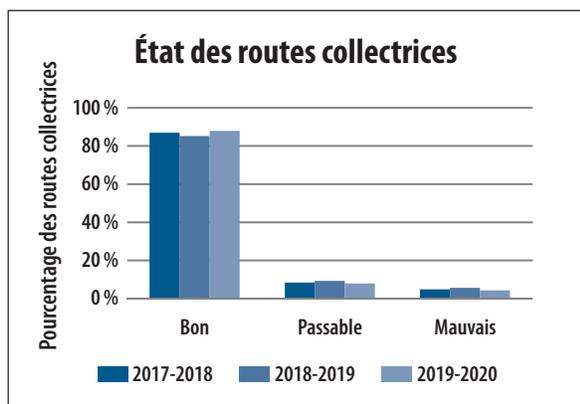
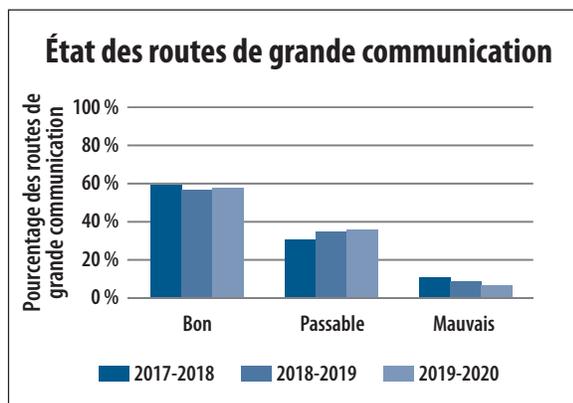
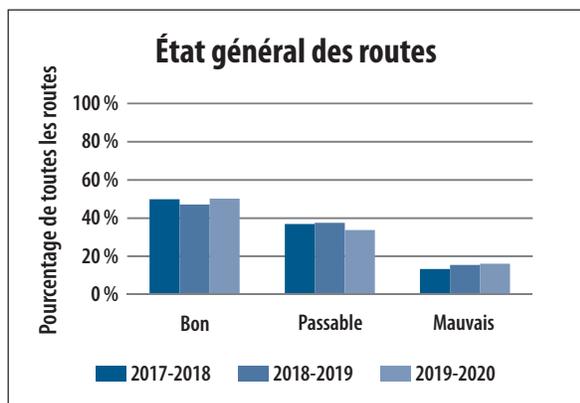
Analyseur automatique de l'état des routes

Le ministère utilise un véhicule (Automatic Road Analyzer ou ARAN) pour recueillir des données afin de déterminer l'état des routes, qui permet d'obtenir des vidéos haute définition, des informations sur les ornières et la rugosité, ainsi que de détecter les nids-de-poule et les fissures en trois dimensions. Ces renseignements sont utilisés dans les modèles de gestion des actifs pour déterminer les traitements qui sont appropriés.

L'état de toutes les routes de grande communication est recueilli chaque année. L'état de toutes les autres routes est recueilli selon un cycle de trois ans. Les données sont indiquées pour chaque année ci-dessous et montrent les changements de l'état des routes qui sont évaluées chaque année.

État des routes en 2019-2020

L'état des routes provinciales (bon, passable et mauvais) est présenté ci-dessous pour les exercices financiers 2018-2019 et 2019-2020. Dans l'ensemble, on constate une modeste augmentation du pourcentage des routes qui sont en bon état, une diminution de celles dont l'état est passable et une croissance d'un pour cent de celles qui sont en mauvais état.



Pour tous les types de routes, on a observé une augmentation du nombre de celles qui étaient en bon état en 2019-2020, les routes collectrices et locales ayant connu la plus forte croissance. Cette situation s'explique par le fait que le gouvernement provincial s'est concentré sur la remise en état des routes rurales. Toutefois, les routes locales ont aussi subi la plus forte hausse des routes qui sont devenues en mauvais état. Cela est parce que tellement de routes locales sont dans un état passable et qu'un bon nombre de ces routes n'ont pas été réparées au cours des dernières années que leur état est passé de passable à mauvais.

Annexe B

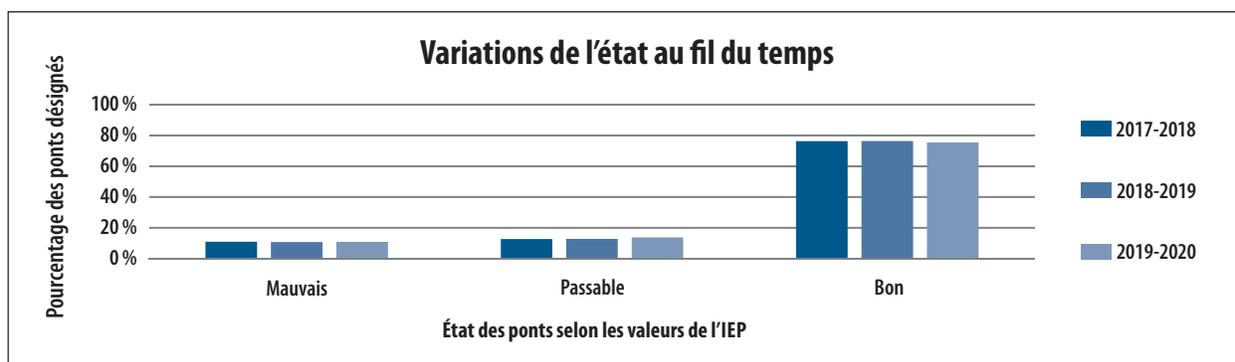
Le ministère mesure l'état des ponts à l'aide de l'Indice de l'état des ponts (IEP). L'IEP est un tableau qui présente l'état d'un pont selon le pourcentage de la quantité de tous les éléments de la structure qui correspondent à divers états. Les ponts dont l'IEP est inférieur à 60 sont en « mauvais » état, tandis que l'état de ceux dont l'IEP se situe entre 60 et 70 est « passable » et les ponts dont l'IEP est supérieur à 70 sont considérés comme étant en « bon » état.

L'IEP ne sert pas à évaluer la sécurité d'un pont. Les ponts qui sont inspectés et jugés non sécuritaires en fonction de leur capacité de charge sont réparés pour corriger les défauts, cette capacité est réduite à une limite jugée sécuritaire ou ils sont fermés à toute circulation.

L'état des ponts subit des facteurs tels que l'exposition à l'environnement naturel, notamment des conditions extrêmes, comme des tempêtes et des inondations, l'exposition aux produits de déglacage, les défauts de construction ou des matériaux d'origine, l'exposition à de grands débits de circulation de camions commerciaux, le vandalisme, etc.

Le ministère s'assure que ses ponts sont inspectés au moins aux deux ans. À mesure qu'un pont se détériore, il faut l'inspecter plus souvent. Des inspections spéciales, notamment sous l'eau et avec un véhicule d'inspection des ponts, sont réalisées aux cinq ans sur certains ponts à travée haute.

Au cours des trois dernières années, le pourcentage des ponts désignés considérés comme étant en mauvais état est demeuré à 11 %. Toutefois, il y a eu une diminution de 1 % des ponts en bon état et une augmentation correspondante des ponts dont l'état est passable.



Pour 44 % de l'inventaire des ponts, l'IEP se situe entre 61 et 80. L'entretien préventif et la remise en état sont nécessaires pour maintenir l'état de ces ponts dans les catégories « passable » et « bon ».

