



Ministère des Transports et de l'Infrastructure

Rapport annuel
2012-2013

Two curved lines, one dark green and one teal, sweep across the bottom of the page from left to right.



Ministère des Transports et de l'Infrastructure

Rapport annuel
2012-2013

Ministère des Transports et de l'Infrastructure

Rapport annuel de 2012-2013

Publié par :

Ministère des Transports et de l'Infrastructure
Province du Nouveau-Brunswick
Case postale 6000
Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Imprimé au Nouveau-Brunswick

ISBN 978-1-4605-0607-3 (édition bilingue imprimée)
ISBN 978-1-4605-0609-7 (PDF : version française)
ISSN 2368-3457 (édition bilingue imprimée)
ISSN 2368-3473 (PDF : version française)

9825



L'honorable Graydon Nicholas
Lieutenant-gouverneur de la province du Nouveau-Brunswick

Votre Honneur,

J'ai le plaisir de déposer le rapport annuel du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice terminé le 31 mars 2013.

Veillez agréer, Votre Honneur, l'assurance de mon profond respect.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure,



Claude Williams

L'honorable Claude Williams
Ministre des Transports et de l'Infrastructure,

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour l'exercice terminé le 31 mars 2013.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure,



Jean-Marc Dupuis

Table des matières

Message du ministre	1
Message du sous-ministre.	2
Aperçu du Ministère	3
Faits saillants	4
Priorités stratégiques.	6
Excellence du rendement	7
Mesures du rendement.	8
Résumé des activités et des réalisations.	18
Renseignements financiers	23
Résumé des activités de dotation	33
Résumé de la législation et des activités législatives	34

Message du ministre

Au cours de l'exercice 2012-2013, le ministère des Transports et de l'Infrastructure a concentré ses efforts sur les initiatives liées au renouvellement du gouvernement et à l'excellence du rendement. Nous avons notamment commencé à cerner et évaluer les occasions de transformer nos activités pour adopter une démarche axée sur le rendement afin de travailler de façon plus efficace tout en réalisant des économies durables et en améliorant les services au public.

Dans le cadre de cette évolution, le Ministère est destiné à devenir un chef de file de l'excellence du rendement et de l'amélioration continue. Il nous faut apprendre à accroître notre efficacité et notre productivité dans tous les domaines grâce à une meilleure gestion et à une meilleure évaluation de notre travail. Au fil de nos progrès, je me ferai un plaisir de communiquer d'autres renseignements sur nos réalisations.

Le présent rapport annuel se veut un reflet du travail important que nous avons amorcé au titre de l'excellence du rendement; nous y présentons les résultats des projets que nous avons menés à bien, ainsi que les améliorations que nous avons apportées à nos activités au cours de la dernière année.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure,



Claude Williams

Message du sous-ministre

Au ministère des Transports et de l'Infrastructure, nous faisons en sorte de positionner le Ministère comme chef de file de l'excellence du rendement. Notre objectif est d'apporter des améliorations et de réaliser des gains d'efficacité à long terme qui mèneront à une plus grande reddition de comptes, à l'amélioration de la productivité et à une meilleure prestation des services à nos clients. Le Ministère sera plus fort et plus efficace, et les clients et le public en général seront plus satisfaits.

Cette année, notre rapport annuel a subi une métamorphose. Ce changement fait partie d'un projet pilote mené en collaboration avec le Bureau du Conseil exécutif afin de mettre l'accent sur la communication de renseignements sur le rendement.

De concert avec le Bureau du Conseil exécutif et le ministère des Finances, nous avons revu la présentation classique du rapport. L'équipe du projet a examiné les pratiques exemplaires d'autres administrations, ainsi que les recommandations formulées antérieurement par la vérificatrice générale. Le but était de concevoir un rapport annuel qui décrit, avec graphiques à l'appui, l'évolution des progrès du Ministère quant à l'atteinte des objectifs de l'excellence du rendement et de la gestion de la stratégie ministérielle en conformité avec la vision stratégique de la province.

Le sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure,

A handwritten signature in blue ink that reads "Jean-Marc Dupuis".

Jean-Marc Dupuis

Aperçu 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 ministère des Transports et de l'Infrastructure (appelé ci-après le Ministère) planifie, conçoit, gère et entretient un vaste réseau qui comprend près de 19 000 kilomètres de routes reliées par plus de 2 600 ponts et 10 liaisons avec traversier. Dans la foulée de la fusion de l'ancien ministère de l'Approvisionnement et des Services et de l'ancien ministère des Transports, le Ministère est en outre directement responsable de plus de 260 édifices gouvernementaux, de la gestion de projets d'immobilisations pour environ 750 édifices provinciaux, ainsi que 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.

Mission du Ministère : Contribuer à l'économie et à la qualité de vie dans la province en fournissant et en soutenant une infrastructure durable de manière à permettre la circulation sûre et efficace des biens et des personnes, ainsi que la prestation de services gouvernementaux au public.

Les responsabilités de l'exécution du mandat du Ministère sont réparties entre les secteurs suivants :

- Services d'ingénierie
- Opérations
- Services ministériels et gestion du parc de véhicules
- Politiques, planification et développement stratégique
- Partenariats Nouveau-Brunswick
- Édifices
- Communications

Faits saillants

La stratégie globale du gouvernement pour favoriser une économie plus forte et une meilleure qualité de vie, tout en vivant selon nos moyens, passe par une infrastructure durable qui permet la circulation sûre et efficace des personnes et des biens, ainsi que la prestation de services gouvernementaux au public.



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 et une partie du ministère de l'Approvisionnement et des Services dans le but d'assurer une prestation plus efficace des programmes et des services.



En 2012-2013, le Ministère a poursuivi la transformation de ses activités pour adopter une démarche axée sur le rendement qui met l'accent sur la prestation plus efficace et plus efficiente des programmes et des services au public.



Le Ministère a élaboré et mis en œuvre son premier schéma stratégique et son premier tableau de bord équilibré. Ces documents exposent la stratégie, les priorités et les mesures du rendement du Ministère pour 2012-2013 et précisent en quoi ces éléments appuient les objectifs du gouvernement.



Le Ministère a réalisé des projets de construction ou de remise en état de l'infrastructure de transport et des édifices d'une valeur de 864 millions de dollars.



Le Ministère a réparé plus de 600 kilomètres de route dans le cadre de son programme de chaussées en pierres concassées bitumées et plus de 120 kilomètres de route dans le cadre de son programme d'asphaltage.



Le Ministère a continué de collaborer avec les fonctionnaires provinciaux et fédéraux à l'élaboration d'un nouveau plan d'infrastructure fédéral à long terme qui est essentiel à la réalisation des projets d'infrastructure stratégiques dans le cadre des ententes de financement fédérales-provinciales et de l'Initiative stratégique de la Porte de l'Atlantique.



Le Ministère a travaillé à des initiatives visant à harmoniser et rationaliser les processus à l'appui de l'industrie, ainsi qu'à des initiatives de partenariat avec l'industrie pour remédier aux problèmes d'infrastructure qui ont des répercussions sur le transport pour l'industrie.



Le Ministère a continué de collaborer avec le CN au maintien du service ferroviaire entre Moncton et Belledune.



Le Ministère a continué d'utiliser un système de gestion des actifs dans le cadre de la stratégie de gestion des actifs à long terme dans le but de minimiser les coûts d'investissement pendant la durée de vie d'un actif. Il est essentiel de respecter le plan de gestion des actifs pour maximiser le financement des travaux de remise en état.

✱

Alors que le Ministère amorce sa deuxième année comme premier utilisateur (première vague d'adoption), il continuera de peaufiner son schéma stratégique et son tableau de bord équilibré pour faire état de ses priorités en matière de réalisation d'améliorations et de gains d'efficacité.

Priorités stratégiques

Gestion de la stratégie

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB) a mis en œuvre un système de gestion officiel fondé sur des pratiques opérationnelles d'avant-garde en matière d'élaboration, de communication et d'examen de la stratégie. La fonction publique dispose ainsi d'une méthode éprouvée dans les secteurs public et privé pour exécuter la stratégie.

En 2012-2013, le Ministère a entrepris de transformer ses activités pour adopter une démarche axée sur le rendement. Il a amorcé l'examen de l'ensemble de ses programmes et services. En mettant l'accent sur le rendement, le Ministère vise à assurer une prestation plus efficace et plus efficiente des programmes et des services au public. Une équipe de consultants s'est jointe au Ministère en janvier 2013 pour l'aider à concrétiser ces objectifs.

Le système de gestion officiel s'articule autour d'une vision stratégique : la vision d'une **économie plus forte** et d'une **meilleure qualité de vie**, tout en **vivant selon nos moyens**. Cette vision stratégique est exposée dans le schéma stratégique, un outil conçu pour cibler les efforts d'amélioration selon une orientation générale. En 2012-2013, les activités du Ministère étaient harmonisées avec la vision et les trois objectifs du gouvernement.

Les volets du schéma stratégique

Au bout du compte, l'amélioration des processus vise à fournir aux Néo-Brunswickois des services et des programmes efficaces et efficaces qui répondent à leurs besoins.

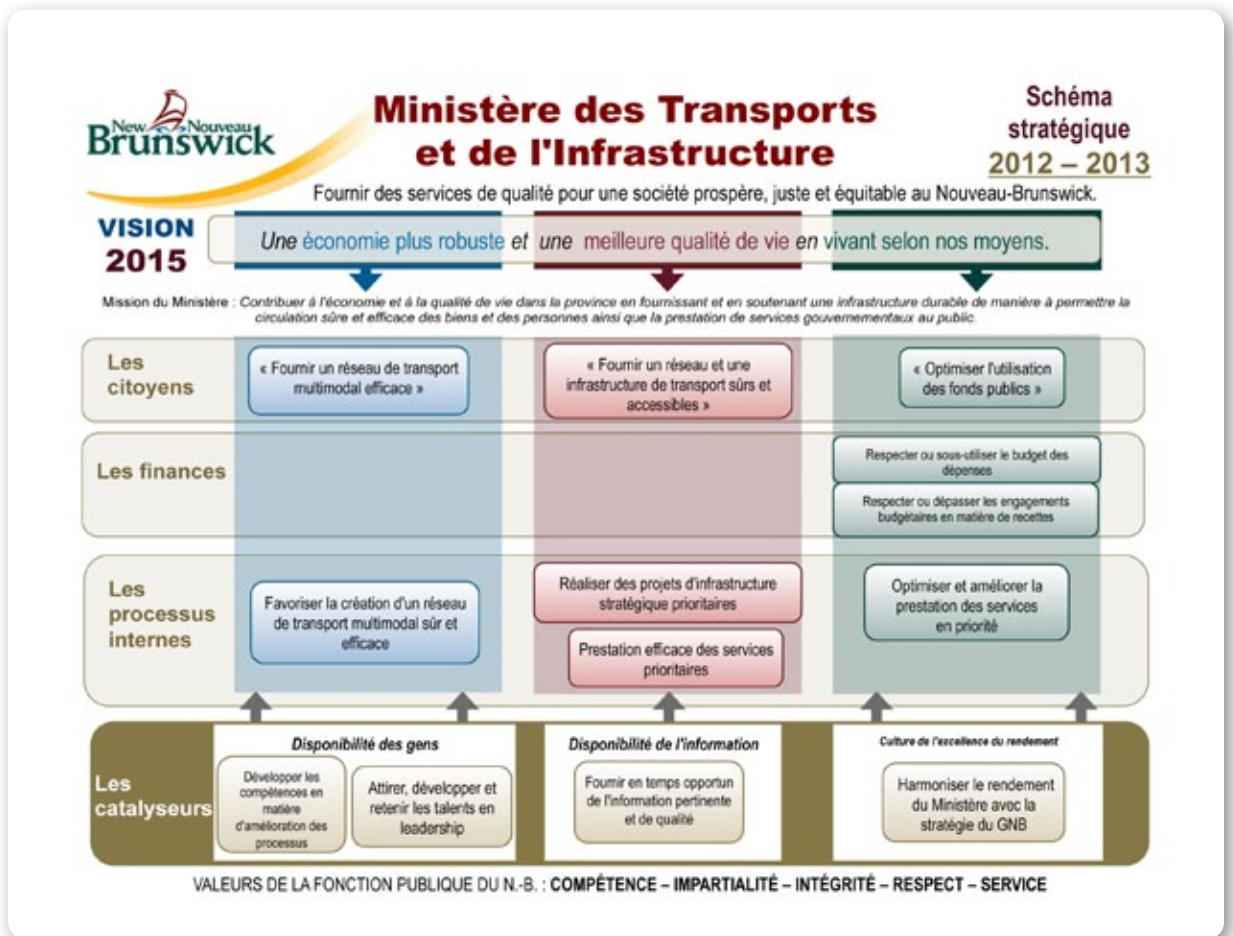
Le schéma stratégique met l'accent sur les aspects qui sont importants pour les citoyens, à savoir stimuler la création d'emplois, faire en sorte que plus de gens travaillent, donner accès aux programmes et services nécessaires et optimiser l'utilisation des fonds publics.

Le volet des finances concerne les éléments financiers nécessaires pour soutenir durablement l'engagement envers les citoyens et il s'applique aux trois thèmes de la vision. Il vise à appuyer le secteur privé pour stimuler la croissance, à faire en sorte que le gouvernement vive selon ses moyens en établissant un budget viable et à financer les programmes prioritaires pour contribuer à une meilleure qualité de vie.

Les processus internes représentent le rôle joué directement par le gouvernement dans la concrétisation de la vision. Il s'agit des améliorations stratégiques que le gouvernement se doit d'apporter pour réaliser la vision. Chaque ministère fixe ses propres objectifs et priorités à l'intérieur des thèmes stratégiques de façon à harmoniser ses programmes avec ses besoins particuliers.

Les catalyseurs font en sorte que le GNB est prêt à exécuter la stratégie avec ses processus internes. Les dirigeants et les employés doivent adopter et démontrer des comportements qui motivent les autres pour assurer le succès des projets stratégiques. Les dirigeants ont besoin des bons renseignements au bon moment pour prendre des décisions stratégiques, et la culture doit emboîter le pas et reconnaître ceux qui contribuent à la réalisation de la stratégie.

On trouvera ci-dessous le schéma stratégique du Ministère pour 2012-2013.



Excellence du rendement

Le Ministère a été l'un des premiers à participer au processus d'excellence du rendement. Ce processus s'inscrit dans un changement de culture qui vise à renforcer l'efficacité et la reddition de comptes, à accroître la qualité des services offerts au public et à rationaliser l'administration. Le schéma stratégique ci-dessus se veut un plan pour décrire, mesurer et harmoniser les efforts du Ministère. En rapport avec les thèmes stratégiques du gouvernement du Nouveau-Brunswick, il énonce les priorités du Ministère pour 2012-2013. Tous les projets entrepris par le Ministère s'inscrivent dans l'un des thèmes stratégiques définis par la province.

Le schéma présente l'énoncé de mission du Ministère, accompagné d'objectifs précis quant aux domaines sur lesquels doivent porter les efforts d'amélioration. Le schéma stratégique et le tableau de bord équilibré ont été élaborés et mis en œuvre pour la première fois en 2012-2013. Ils exposent la stratégie, les priorités et les mesures du rendement du Ministère pour 2012-2013 et précisent en quoi ces éléments appuient les objectifs du gouvernement.

Il importe de souligner que le schéma stratégique et le tableau de bord équilibré ont été élaborés avant la fusion d'une partie de l'ancien ministère de l'Approvisionnement et des Services avec le ministère des Transports en mars 2012. À l'avenir, ces documents feront état des infrastructures (édifices).

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 reflètent pas l'ensemble des activités courantes du Ministère, mais plutôt les domaines stratégiques sur lesquels il doit concentrer ses efforts d'amélioration.

Dix mesures issues du tableau de bord équilibré du Ministère pour 2012-2013 sont mises en relief dans le présent rapport (voir le tableau ci-dessous).

Points saillants des indicateurs de rendement du MTI pour 2012-2013

Thème stratégique : Une économie plus forte	Mesures :
Système de transport multimodal efficace	% d'achèvement d'initiatives ciblées axées sur l'industrie du camionnage
Thème stratégique : Une meilleure qualité de vie	Mesures :
Fournir un réseau et une infrastructure de transport sûrs et accessibles	% de routes de grande communication en mauvais état
	% de routes collectrices en mauvais état
	% de routes locales en mauvais état
Réaliser des projets d'infrastructure stratégiques prioritaires	% de projets respectant le plan de gestion des actifs
Assurer une prestation efficace des services prioritaires	% de projets de revêtement en pierres concassées bitumées achevés avant le 1er septembre 2012
Thème stratégique : Vivre selon nos moyens	Mesures :
Respecter ou sous-utiliser le budget des dépenses	Ratio des dépenses budgétées et des dépenses réelles (MTI)
Optimiser et améliorer la prestation des services en priorité	Économies dégagées grâce à l'élimination et au contrôle des coûts
	Économies dégagées grâce à l'amélioration continue
Catalyseurs (RH, TI, culture de l'excellence du rendement) :	Mesures :
Harmoniser le rendement du Ministère avec le plan stratégique	Nombre moyen de jours de congé de maladie au MTI (par employé)

Chaque indicateur de rendement a fait l'objet d'un examen et d'un rapport sur une base trimestrielle, semestrielle ou annuelle selon les particularités de la mesure. Le succès des indicateurs de rendement a été mesuré par rapport à une valeur de base (le cas échéant), à un objectif pour l'exercice complet et à un objectif ambitieux pour l'exercice complet (qui représentait une valeur qu'il était possible d'atteindre).

Comme il est indiqué précédemment, le schéma stratégique et le tableau de bord équilibré ont été mis en œuvre pour la première fois en 2012-2013. Il s'est dégagé plusieurs leçons utiles de cette première expérience en ce qui a trait à la communication des indicateurs de rendement, ainsi que des valeurs de base pour des mesures qui n'en avaient pas précédemment.

Une économie plus forte : « Système de transport multimodal efficace »

Mesure :
Pourcentage d'achèvement d'initiatives ciblées axées sur l'industrie du camionnage

Description de la mesure

Le Ministère s'emploie à réduire les obstacles au commerce dans l'industrie du camionnage au moyen de l'harmonisation de la réglementation et des exigences concernant les poids et les dimensions des véhicules avec les provinces voisines.

Rendement général

Soixante-sept pour cent des initiatives axées sur l'industrie du camionnage ont été achevées en 2012-2013 (soit 17 % 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.

Base de référence : S.O. – Nouvelle mesure

Objectif – exercice complet : 50 %

Objectif ambitieux – exercice complet : 65 %

Résultat réel – exercice complet : 67 %

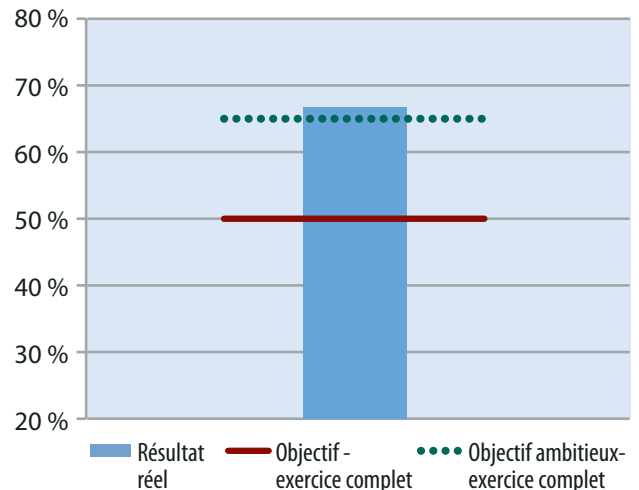
Raison d'être de cette mesure

Cette mesure est nécessaire pour s'assurer que les objectifs concernant la réduction des formalités administratives dans l'industrie du camionnage et l'amélioration de l'efficacité du camionnage au Nouveau-Brunswick sont atteints.

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour parvenir à ce résultat?

Le Ministère a poursuivi l'harmonisation et la rationalisation des processus à l'appui de l'industrie du camionnage pour améliorer les gains d'efficacité et accroître la compétitivité de l'industrie. Mentionnons notamment :

- La poursuite de l'harmonisation des conditions de déplacement des trains routiers entre la Nouvelle-Écosse, le Québec et l'Ontario.
- La poursuite de l'harmonisation de la réglementation des poids et dimensions des véhicules dans le cadre des travaux du groupe de travail national et du groupe de travail de l'Atlantique chargés de l'élaboration des politiques sur les poids et les dimensions des véhicules lourds; ce travail comprenait la mise à jour du protocole d'entente concernant un accord sur l'harmonisation des poids et dimensions des véhicules lourds dans les provinces canadiennes de l'Atlantique.
- L'achèvement de la première phase du développement d'un système de délivrance de permis spéciaux en ligne qui permettra à l'industrie du camionnage de délivrer 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 les permis courants pour le déplacement de véhicules de dimensions excédentaires.
- L'examen des exigences pour le développement d'un système de prédédouanement des véhicules.



Une meilleure qualité de vie : Fournir un réseau et une infrastructure de transport sûrs et accessibles

Mesure :

Pourcentage de routes (de grande communication, collectrices et locales) en mauvais état

Description de la mesure:

Le Ministère déclare ainsi l'état des routes : très bon, bon, passable ou mauvais. Le tableau de bord équilibré de 2012-2013 comprenait trois mesures pour déclarer le pourcentage de routes de grande communication, de routes collectrices et de routes locales en mauvais état.

Rendement général

Les pourcentages suivants représentent les routes déclarées en mauvais état : 9 % des routes de grande communication (1 % de plus que l'objectif); 15 % des routes collectrices (2 % de plus que l'objectif); 11 % des routes locales (1 % de plus que l'objectif).

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

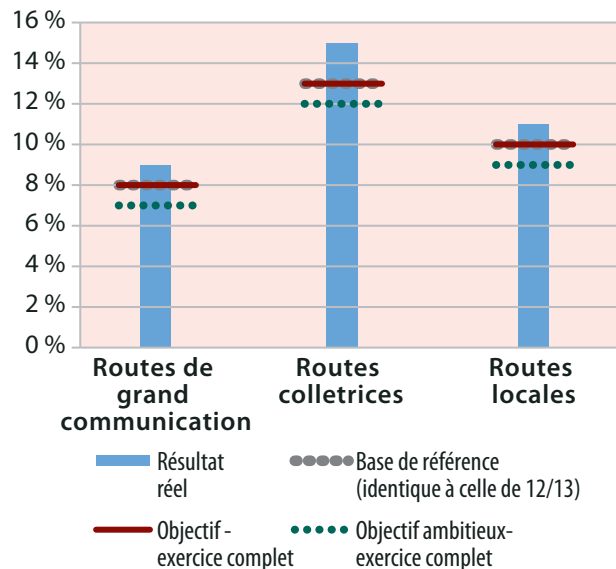
Raison d'être de cette mesure

Environ le quart du réseau routier provincial est constitué de routes de « grande communication » et de routes « collectrices ». Toutefois, la majeure partie de la circulation au Nouveau-Brunswick s'effectue sur ces routes. Le reste de l'inventaire routier, c'est-à-dire les trois quarts, se compose des routes « locales » et « autres ».

L'indicateur de routes en « mauvais état » est une mesure utile à déclarer, car il représente l'état des routes, et c'est également un indicateur que le Ministère a choisi d'améliorer compte tenu des répercussions du mauvais état des routes sur les automobilistes.

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

Le Ministère a eu recours à son Système de gestion des actifs pour établir l'ordre de priorité des routes à remettre en état afin de réduire le nombre de routes en « mauvais état » dans la province. Malheureusement, cette mesure n'a pas été atteinte, car les budgets étaient inférieurs aux indications du Système de gestion des actifs du Ministère. Il importe de souligner que le Ministère a tout de même appliqué les principes de la gestion des actifs pour établir le programme, ce qui fait en sorte que les fonds disponibles ont été investis de façon stratégique dans la remise en état des routes.



Une meilleure qualité de vie : Réaliser des projets d'infrastructure stratégiques prioritaires

Mesure :

Pourcentage de projets respectant le plan de gestion des actifs

Description de la mesure

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

Rendement général

Soixante-deux pour cent des projets entrepris ont respecté le plan de gestion des actifs (soit 8 % de moins 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.

Base de référence : 60 %

Objectif – exercice complet : 70 %

Objectif ambitieux – exercice complet : 80 %

Résultat réel – exercice complet : 62 %

Raison d'être de cette mesure

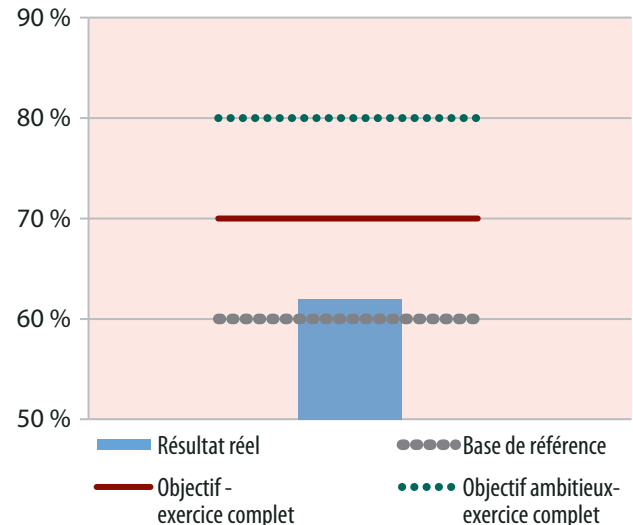
La gestion des actifs détermine le degré de détérioration de l'actif avec le temps et le bon moment pour intervenir (remise en état) afin d'éviter une reconstruction coûteuse. Lorsque les routes sont traitées au bon moment, les coûts de remise en état sont moindres et il est possible d'effectuer des 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 en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

Afin d'obtenir des niveaux de respect élevés du plan de gestion des actifs, le Ministère a démontré avec chiffres à l'appui les avantages financiers de la gestion des actifs en exposant en détail la réduction des coûts futurs de remise en état obtenue quand le respect du plan est maximisé. Par ailleurs, le Ministère discute avec les autres ministères des avantages de l'adoption d'un système de gestion des actifs pour l'ensemble du gouvernement.

Même si le budget d'immobilisations a été réduit pour la gestion des actifs et que le financement des travaux de remise en état a été inférieur au montant indiqué par la gestion des actifs pour l'exercice 2012-2013, le Ministère a continué d'appliquer les principes du système de gestion des actifs et a affecté le financement de la façon la plus stratégique possible.

Compte tenu de l'évolution du plan de gestion des actifs et du succès qu'il a remporté pour le revêtement des routes, le Ministère a commencé à élaborer des plans de gestion des actifs pour d'autres secteurs.



Une meilleure qualité de vie

Assurer une prestation efficace des services prioritaires

Mesure :

Pourcentage de projets de revêtement en pierres concassées bitumées achevés avant le 1er septembre 2012

Description de la mesure

Cette mesure calcule le pourcentage de projets de revêtement en pierres concassées bitumées achevés avant le 1er septembre de l'exercice correspondant.

Rendement général

Quatre-vingt-huit pour cent des projets de revêtement en pierres concassées bitumées avaient été achevés avant le 1er septembre 2012 (soit 13 % 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.

Base de référence : 67 %

Objectif – exercice complet : 73 %

Objectif ambitieux – exercice complet : 75 %

Résultat réel – exercice complet : 88 %

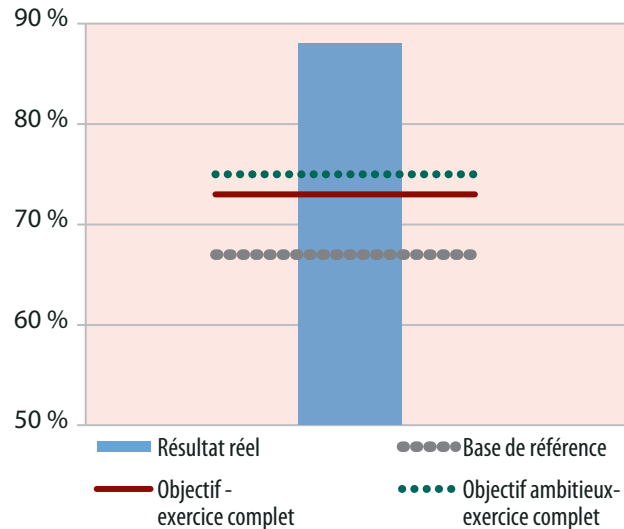
Raison d'être de cette mesure

La pose d'un revêtement en pierres concassées bitumées dépend fortement des conditions météorologiques (c'est-à-dire ni pluie ni faible niveau d'humidité) et c'est entre le début du mois de juin et la fin du mois d'août que l'on obtient un revêtement (en pierres concassées bitumées) de qualité maximale.

L'achèvement de ces travaux après le 1er septembre fait courir un risque important quant à la qualité des travaux et à la possibilité de devoir recommencer le traitement des surfaces l'année suivante, ce qui fait grimper les coûts.

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

En 2012-2013, un programme de traitement des surfaces en pierres concassées bitumées a été élaboré pour optimiser le calendrier et l'approbation des travaux. Il est essentiel que le programme soit approuvé rapidement pour pouvoir réaliser les travaux de façon efficace et dans les délais prévus. Ce nouveau programme permettra de réaliser des économies à l'avenir.



Vivre selon nos moyens : Respecter ou sous-utiliser le budget des dépenses (compte ordinaire)

Mesure :

Ratio des dépenses budgétées et des dépenses réelles (MTI)

Description de la mesure

Le ratio mesure si le Ministère a dépassé ou sous-utilisé le 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 106 % (soit 6 % de plus que l'objectif pour l'exercice complet).

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

Base de référence : S.O. – Nouvelle mesure

Objectif – exercice complet : 100 %

Objectif ambitieux – exercice complet : 99,5 %

Résultat réel – exercice complet : 106 %

Raison d'être de cette mesure

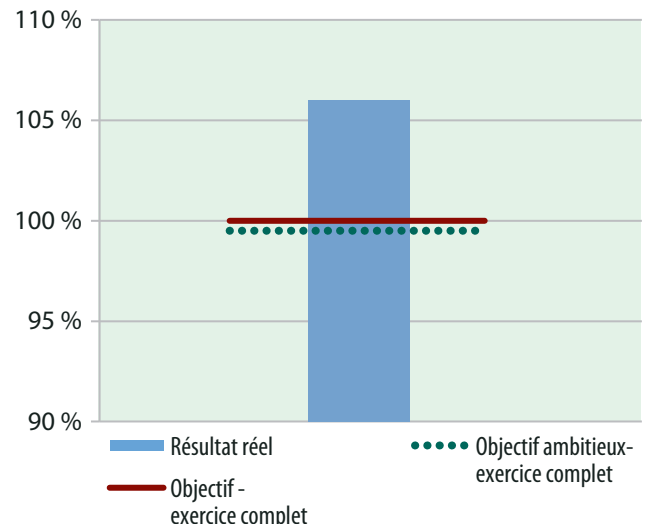
Cet indicateur mesure la capacité du gouvernement provincial à gérer ses dépenses globales par rapport au budget. Il doit veiller à gérer ses dépenses en conformité avec le budget et être prêt à prendre des mesures correctrices si les dépenses projetées dépassent le budget durant l'année.

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

- Plusieurs projets ont contribué à réduire les dépenses ministérielles. Les renseignements sur les projets se trouvent dans les deux sections ci-dessous, intitulées *Économies dégagées grâce à l'élimination et au contrôle des coûts* et *Économies dégagées grâce à l'amélioration continue*.

Plusieurs éléments ont joué dans l'incapacité à respecter l'objectif du budget, notamment :

- L'adoption d'un objectif de réduction financière très ambitieux de 21 millions de dollars, fondé sur les dépenses répertoriées du Ministère.
- Les retards de la mise au point et de la mise en œuvre de certaines initiatives de renouvellement du gouvernement.
- Les pressions exercées sur les coûts par la hausse des prix et de la consommation des produits de base importants tels que le sel, le sable, le carburant (véhicules, traversiers et chauffage) et l'asphalte.
- Les pressions financières qui résultent de l'escalade des coûts de Travail sécuritaire NB.



Vivre selon nos moyens : Optimiser et améliorer la prestation des services en priorité

Mesure :

Économies dégagées grâce à l'élimination et au contrôle des coûts

Description de la mesure

Cette mesure porte sur les économies réalisées par le Ministère à la suite de la mise en œuvre du renouvellement du gouvernement en 2011, qui cernait des domaines aux fins de l'élimination ou du contrôle des coûts.

Rendement général

Le Ministère a économisé 11,6 millions de dollars au moyen de l'élimination et du contrôle des coûts (soit 9,4 millions de dollars de moins 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.

Le premier graphique montre le rendement global de l'indicateur en tant que mesure distincte. Toutefois, le deuxième graphique illustre la réduction budgétaire réelle atteinte en 2012-2013 par rapport à l'exercice précédent.

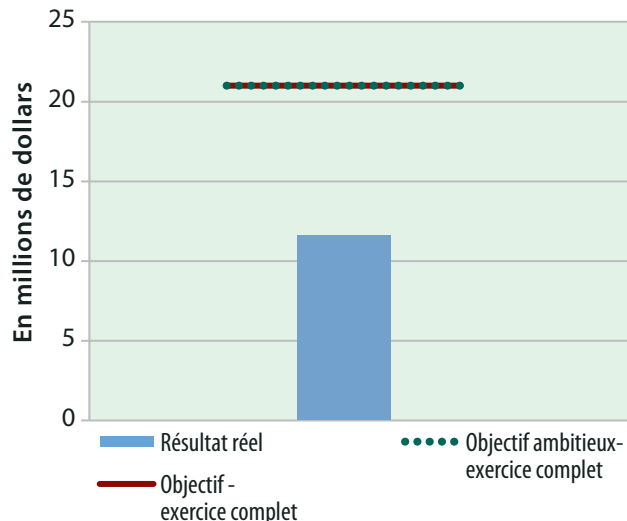
Raison d'être de cette mesure

Afin de réduire les dépenses et le déficit de la province, le gouvernement a effectué un renouvellement qui s'est traduit par un plan pluriannuel de réduction des dépenses pour tous les ministères.

Les économies réalisées au moyen de l'élimination et du contrôle des coûts sont déterminées par les tendances des dépenses budgétaires réelles au fil des ans.

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

- La mise en œuvre d'un budget d'immobilisations pluriannuel.
- La création de possibilités de réaliser des gains d'efficacité au moyen de l'adoption de pratiques exemplaires, notamment une révision des niveaux de dotation à la haute direction et une révision de la structure organisationnelle.

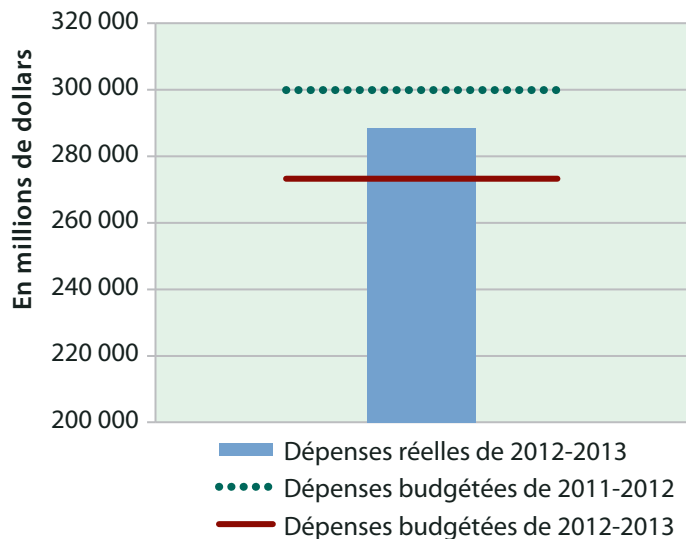


Base de référence : S.O. – Nouvelle mesure

Objectif – exercice complet : 21,0 M\$

Objectif ambitieux – exercice complet : 21,0 M\$

Résultat réel – exercice complet : 11,6 M\$



Budget de 2011-2012 : 299,9 M\$*

Budget de 2012-2013 : 273,2 M\$

Dépenses réelles de 2012-2013 : 288,5 M\$

*Aux fins de comparaison seulement, nous avons inclus dans le budget de 2011-2012 du Ministère la partie du Budget principal des dépenses concernant le Groupe des bâtiments du ministère de l'Approvisionnement et des Services (MAS) (car le Groupe ne faisait pas partie du MTI pendant cette période).

-
- La réduction du nombre d'employés occasionnels et permanents entre les exercices de 2011-2012 et de 2012-2013 par suite de départs naturels.
 - La réduction des heures supplémentaires rémunérées entre les exercices de 2011-2012 et de 2012-2013 grâce à des projets d'amélioration des processus.
 - La rationalisation des locaux à bureaux selon la nouvelle politique sur les locaux à bureaux – et, par conséquent, la réduction de la superficie en pieds carrés et des coûts connexes.
 - Amorce d'un projet horizontal mettant à contribution un certain nombre de ministères dans le but d'examiner l'inventaire des biens excédentaires du gouvernement. La vente des biens excédentaires du gouvernement en 2012-2013 a généré plus de 1,4 million de dollars.
 - L'installation de GPS sur les véhicules du parc pour en améliorer l'efficacité.

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

- Comme pour la mesure du rendement précédente, un objectif de réduction des dépenses très ambitieux de 21 millions de dollars a été établi pour 2012-2013 et il y a eu des retards dans la mise au point et la mise en œuvre de quelques initiatives de renouvellement du gouvernement.
- Une équipe de consultants s'est jointe au Ministère en janvier 2013 pour l'aider à réaliser ses objectifs. Toutefois, leurs services n'ont été retenus que pour trois mois durant l'exercice 2012-2013.
- Plusieurs initiatives en cours ont été reportées pour réaliser toutes les économies prévues en 2013-2014 et pour assurer la durabilité des économies actuelles.

Vivre selon nos moyens : Optimiser et améliorer la prestation des services en priorité

Mesure :
Économies dégagées grâce à l'amélioration continue

Description de la mesure

Cette mesure cible des économies (notamment des activités productives de revenus, l'évitement et la réduction des coûts de base) découlant des activités menées selon la méthode Lean Six Sigma et des efforts d'amélioration continue qui s'y rattachent.

Rendement général

Le Ministère a économisé 1,3 million de dollars grâce à des projets d'amélioration continue (soit 0,8 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.

Base de référence : S.O. – Nouvelle mesure

Objectif – exercice complet : 0,50 M\$

Objectif ambitieux – exercice complet : 0,58 M\$

Résultat réel – exercice complet : 1,30 M\$

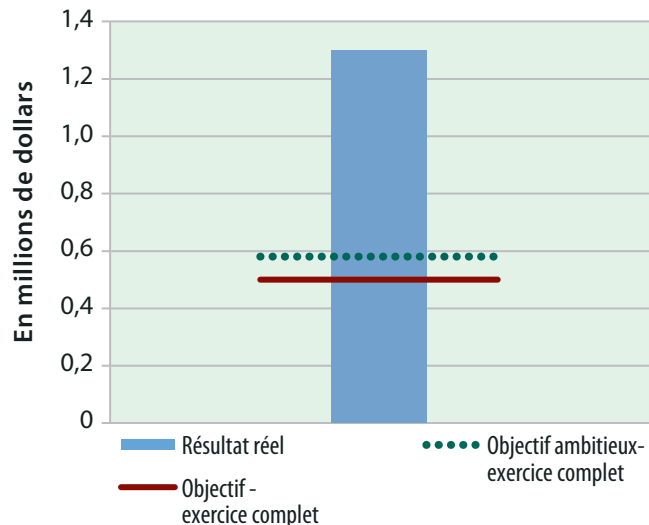
Raison d'être de cette mesure

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 en accomplir plus avec moins.

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.

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

- La participation à un comité provincial chargé d'élaborer un modèle de rapport financier.
- La révision des processus d'évaluation environnementale.
- L'adoption de pratiques exemplaires pour le rapiéçage d'asphalte et le nivelage.
- L'amélioration de l'efficacité des ateliers de réparation de l'Agence de gestion des véhicules.
- La révision des méthodes de gestion de l'inventaire des magasins de pièces.



Vivre selon nos moyens : Optimiser et améliorer la prestation des services en priorité

Mesure :

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

Description de la mesure

Cette 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 10,9 jours de congé de maladie en 2012-2013 (soit près d'une demi-journée de moins que l'objectif pour l'exercice complet).

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

Base de référence : 11,8 jours

Objectif – exercice complet : 11,3 jours

Objectif ambitieux – exercice complet : 11,1 jours

Résultat réel – exercice complet : 10,9 jours

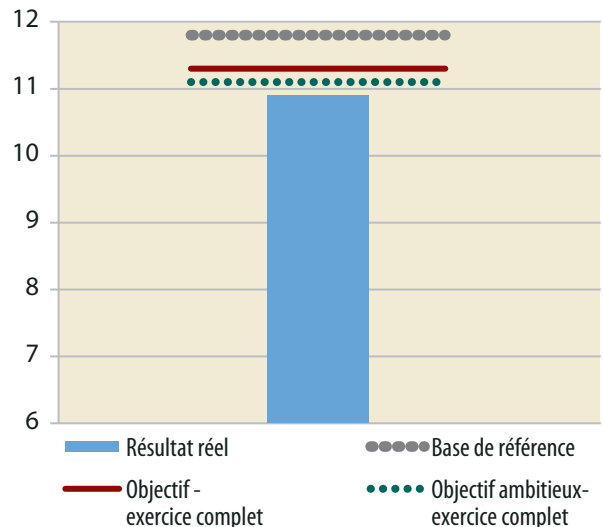
Raison d'être de cette mesure

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.

On calcule le nombre de jours de congé de maladie par employé au Ministère en divisant le nombre de congés de maladie utilisés par le nombre d'employés (à l'exclusion des employés occasionnels) de chacune des parties I, II et III par type d'employé (c'est-à-dire, syndiqués et non syndiqués).

Quels projets ont été entrepris en 2012-2013 pour atteindre ce résultat?

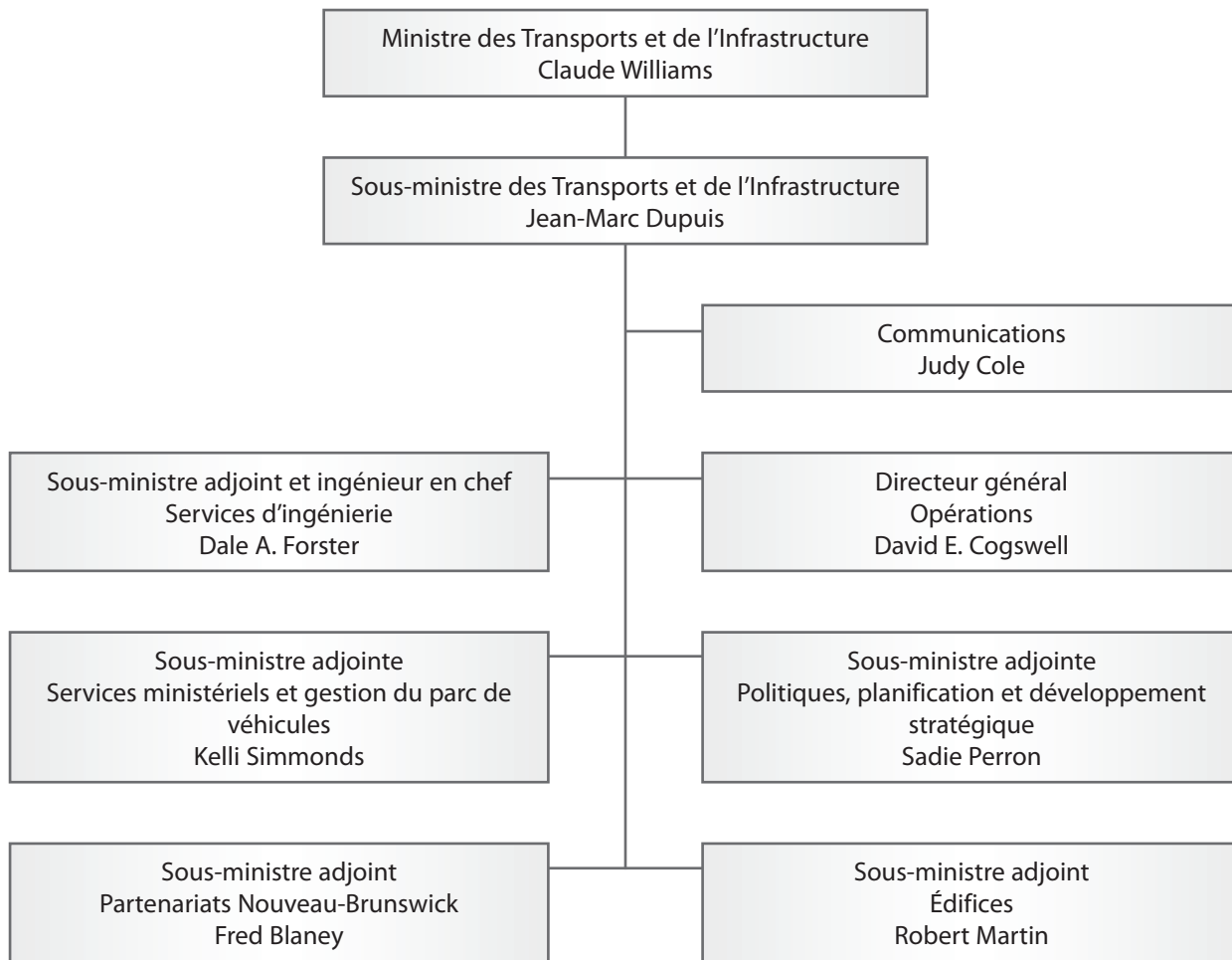
- La création d'une section pour les congés de maladie dans le système de gestion du rendement.
- La poursuite des réductions ciblées de l'utilisation des congés de maladie au cours des deux prochaines années au moyen de la gestion des présences.



Résumé des activités et des réalisations

La mission du ministère des Transports et de l'Infrastructure consiste à fournir et à soutenir une infrastructure durable de façon à permettre la circulation sûre et efficace des biens et des personnes, ainsi que la prestation de services gouvernementaux au public.

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



Au 31 mars 2013

Au 31 mars 2013, le Ministère comptait 1 932 employés permanents, saisonniers, à temps partiel, temporaires ou nommés pour une période déterminée. À la suite de l'intégration d'une partie de l'ancien ministère de l'Approvisionnement et des Services, quelque 100 employés se sont ajoutés à l'effectif du Ministère (ils sont inclus dans le total de 1 932 employés). Toutefois, pour la première fois en plus de cinq ans, le nombre d'employés du Ministère était inférieur à 2 000 en raison du grand nombre d'employés qui ont pris leur retraite ou qui ont quitté le Ministère (voir le Résumé des activités de dotation pour de plus amples renseignements).

Division des services d'ingénierie

La **Division des services d'ingénierie** coordonne les processus de planification des routes, de gestion des systèmes et de gestion des terrains. Elle s'occupe entre autres de définir et de préparer la conception des nouveaux tracés et des travaux de resurfacement des routes, de dresser des cartes et des plans et d'acquérir et de gérer des terrains.

La Direction du tracé des routes, la Direction de la construction et la Direction de l'entretien et de la circulation relèvent de cette division.

Principales réalisations de la Division des services d'ingénierie

- Plusieurs projets de remise en état et de construction de pont ont été entrepris. Le pont du petit bras sud de la rivière Tomogonops a été remplacé, les travaux de remise en état du pont de la rivière Miramichi (pont no 1) ont été amorcés et la construction du nouveau pont de Clair-Fort Kent est commencée.
- Les travaux de construction se sont poursuivis sur plusieurs tronçons de l'autoroute, notamment la route 8, la voie de contournement de Welsford (route 7) et l'échangeur One Mile House (route 1).
- Des activités liées aux projets stratégiques d'infrastructure de transport du Nouveau-Brunswick se sont déroulées également. Le pont du port de Saint John, notamment, a été transféré au gouvernement (le péage a été aboli au printemps de 2012 et les travaux de remise en état se poursuivent).

Division des opérations

La **Division des opérations** se charge de la construction et de l'entretien des routes désignées, des ouvrages et des traversiers. En plus d'exploiter et de maintenir un système de radiocommunications, elle s'occupe de l'entretien des édifices et des terrains du Ministère et offre des services relatifs aux techniques de la circulation et des services de réparations au parc de véhicules du gouvernement.

La Division coordonne également les activités des six bureaux de district dans la province.

Principales réalisations de la Division des opérations

- Le MTI est visé par des initiatives de renouvellement du gouvernement destinées à réaliser des gains d'efficacité opérationnelle et des économies de coûts dans les activités de gestion des districts. L'objectif est de rationaliser et d'optimiser les opérations, tout en maintenant ou en améliorant le niveau de service.
- Le Ministère a entrepris une restructuration organisationnelle dans le cadre du renouvellement du gouvernement. Les activités des districts relèvent maintenant directement du sous-ministre. Une importance accrue est accordée à la planification à long terme en tant que priorité stratégique importante.

Division des services ministériels et de la 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 différents groupes relèvent de la Division : la Direction des services des finances 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 et la Section de l'amélioration continue.

Principales réalisations de la Division des services ministériels et de la gestion du parc de véhicules

- L'Agence de gestion des véhicules (AGV) a retenu les services d'un consultant pour établir une nouvelle procédure d'exploitation uniformisée (PEU) des ateliers de réparation dans la province. Plusieurs processus clés de la procédure d'exploitation uniformisée ont été mis en œuvre dans tous les ateliers. Cette initiative a permis, entre autres, de réduire les heures supplémentaires du personnel de l'AGV. L'AGV continue de collaborer avec le consultant pour coordonner la formation et les améliorations à la PEU.

Division des politiques, de la planification et du 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** est composée de la Direction des politiques et de la Direction de la planification et du développement stratégique.

Principales réalisations de la Division des politiques, de la planification et du développement stratégique

- Le Ministère a collaboré à des initiatives de partenariat avec le secteur privé dans le but de remédier aux problèmes d'infrastructure qui se répercutent sur le transport. Après que le secteur forestier eut déterminé des corridors forestiers stratégiques, par exemple, un examen de l'infrastructure de transport a été commencé.

Partenariats Nouveau-Brunswick

Partenariats Nouveau-Brunswick fournit des conseils, du soutien et des services de consultation aux clients gouvernementaux pour l'évaluation, la gestion et l'exécution de projets tels que des partenariats publics-privés (P3) et des projets de construction spéciaux.

Ce groupe gère également les activités d'exploitation, d'entretien et de remise en état de trois exploitants le long du réseau de routes de grande communication du Nouveau-Brunswick et fournit les services se rapportant à tous les aspects des biens du ministère des Transports et de l'Infrastructure, y compris l'acquisition et la cession de biens pour les routes et les édifices.

Partenariats Nouveau-Brunswick est composé du Groupe des projets et de la Direction des services immobiliers.

Principales réalisations de Partenariats Nouveau-Brunswick

- Le projet de porte d'entrée de la route 1 s'est achevé et la route a été ouverte à la circulation à l'automne de 2012.
- Les travaux sur l'autoroute à quatre voies à la frontière du Québec et du Nouveau-Brunswick (route 2) se sont poursuivis (y compris l'attribution du contrat de construction).

Division des édifices

La **Division des édifices** s'occupe de la construction et de l'entretien des édifices gouvernementaux et est responsable également des locaux loués partout dans la province.

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, la Direction de la gestion des installations.

Principales réalisations de la Division des édifices

- Mise en application d'une exigence approuvée par le gouvernement concernant l'ossature en bois de tout nouveau foyer de soins de plain-pied qui est construit dans la province. Cette exigence appuie le projet « Le bois d'abord » en encourageant l'utilisation du bois pour la construction des édifices provinciaux comme moyen de soutenir les producteurs forestiers.
- La construction du palais de justice de Saint John a pris fin.
- Les nouveaux établissements correctionnels à Shediac et à Dalhousie sont maintenant ouverts.

Communications

Le **Bureau des communications** coordonne plusieurs activités se rapportant aux stratégies de communication externes du Ministère. Les responsabilités de ce groupe consistent, entre autres, à fournir des conseils au ministre et aux cadres supérieurs concernant les questions relatives aux communications, à préparer les documents d'accompagnement des événements médiatiques, à gérer les relations avec les médias et le public et à assurer la surveillance et l'analyse de la couverture médiatique.

Renseignements financiers

Ministère des Transports et de l'Infrastructure
État des recettes et recouvrements
pour l'année financière terminée le 31 mars 2013

000 \$	Budget principal	Montants réels	Écarts plus (moins)
Recettes au compte ordinaire			
Produits de placement			
Autres intérêts créditeurs	1	4	3
	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>3</u>
Licenses et permis			
<i>Loi sur les véhicules à moteur - Droits</i>	1,400	1,518	118
<i>Loi sur les transports routiers - Droits</i>	20		(20)
	<u>1,420</u>	<u>1,518</u>	<u>98</u>
Ventes de biens et services			
Recouvrements des municipalités - entretien général	2,100	2,185	85
Recouvrements - entretien général - premières nations	190	208	18
Locations de terrains - autres	1,289	1,230	(59)
Loyers - bâtiments provinciaux	250	150	(101)
Panneaux routiers - Ventes	105	98	(7)
Devis et documents de soumission - ventes	60	50	(10)
Centrale de chauffage - ventes	330	113	(217)
Parcs industriels - réseau d'eau et d'égouts	115	13	(102)
	<u>4,439</u>	<u>4,046</u>	<u>(393)</u>
Amendes et intérêts de pénalité			
<i>Loi sur la voirie - Amendes</i>	35	35	0
<i>Loi sur les transports routiers - Amendes</i>		0	
	<u>35</u>	<u>35</u>	<u>0</u>
Recettes diverses			
Véhicules du gouvernement - recouvrements auprès des employés	4	2	(2)
Recouvrements des dépenses des années antérieures	-	130	130
Recouvrements d'assurances	-	109	109
Autres recettes diverses	80	3,412	3,332
	<u>84</u>	<u>3,652</u>	<u>3,568</u>
Subventions conditionnelles - Canada			
Réseau intégré de radiocommunications	85	56	(29)
	<u>85</u>	<u>56</u>	<u>(29)</u>
Recettes au compte ordinaire	<u>6,064</u>	<u>9,312</u>	<u>3,248</u>
Recouvrements au compte de capital			

000 \$	Budget principal	Montants réels	Écart plus (moins)
Recouvrement au compte de capital			
Recouvrements au compte de capital - Provenance interne			
Autres ventes de terrains	10,005	1,439	(8,566)
Recouvrements des dépenses des années antérieures	-	39	39
Autres Recouvrements	100	260	160
	<u>10,105</u>	<u>1,739</u>	<u>(8,366)</u>
Recouvrements au compte de capital - Canada			
Entente Canada - Nouveau-Brunswick sur le réseau routier national	6,831	9,226	2,395
Fonds Canada - Nouveau-Brunswick pour les portes d'entrée et les passages frontaliers - Pont du port de Saint John	4,375	452	(3,923)
Canada - New Brunswick Gateways and Border Crossing Fund - Route 1			
Fonds Canada - Nouveau-Brunswick pour les portes d'entrée et les passages frontaliers - projet de porte d'entrée de route 1	93,000	93,000	-
Fonds Chantiers Canada - Financement de base	117,901	117,842	(59)
Autres		744	744
	<u>222,107</u>	<u>221,264</u>	<u>(843)</u>
Recouvrements au compte de capital	<u>232,212</u>	<u>223,003</u>	<u>(9,209)</u>
Recettes au compte à but spécial			
Fonds pour l'aménagement des terres			
Produits de placements	55	59	4
Vente de biens et services	1	1	-
Recouvrements au compte de capital - provenance interne	1,250	1,290	40
	<u>1,306</u>	<u>1,350</u>	<u>44</u>

Les chiffres peuvent varier en raison de l'arrondissement.

État des dépenses pour l'année financière terminée le 31 mars 2013

000 \$	Budget principal	Révisions budgétaires*	Budget modifié	Montants réels	Écarts (plus) moins
Dépenses au compte ordinaire					
Administration	15,781	38	15,819	18,527	(2,708)
Politiques, développement stratégique et Relations Intergouvernementales	2,222	6	2,228	2,582	(355)
Entretien	56,871	391	57,262	64,344	(7,082)
Entretien pendant l'hiver	60,555	22	60,577	67,230	(6,653)
Construction des ponts et des routes	2,227	109	2,336	2,641	(305)
Partenariats Nouveau-Brunswick				157	(157)
Groupe des bâtiments	115,579	30	115,609	112,795	2,814
Société de voirie du Nouveau-Brunswick	19,998	-	19,998	20,213	(215)
Compte ordinaire	273,233	595	273,828	288,489	(14,661)
Dépenses au compte de capital					
Ponts permanents	43,850		43,850	43,026	824
Routes permanentes	66,358		66,358	70,448	(4,090)
Infrastructure routière dans les régions rurales	38,000		38,000	36,476	1,524
Programme d'infrastructure frontalière Canada - Nouveau-Brunswick	-		-	88	(88)
Programme du réseau routier national Canada - Nouveau-Brunswick	585,409		585,409	574,901	10,508
Travaux public et infrastructure	164,508		164,508	138,921	25,587
Agence de gestion des véhicules	10,000		10,000	10,072	(72)
Compte de capital	908,125	-	908,125	873,933	34,192
Dépenses au compte à but spécial					
Résidence du lieutenant-gouverneur	50		50		50
Fonds pour la gestion des terres	1,520		1,520	1,740	(220)
	1,570	-	1,570	1,740	(170)
Prêts et avances					
Programme de prêts et avances	22,000		22,000	8,877	13,123

Les chiffres peuvent varier en raison de l'arrondissement.

* Les ajustements au budget comprennent les transferts de crédits du gouvernement central.

**État sommaire des dépenses aux comptes
ordinaire par district / direction pour l'année
financière terminée le 31 mars 2013 - non vérifié**

000 \$	District / direction	Administration	Politiques, Développement Stratégique et Relations Intergouvernementales	Entretien	Entretien pendant l'hiver
	Bathurst	1,453		4,760	7,562
	Miramichi	846		3,012	4,875
	Moncton	1,401		7,716	13,912
	Saint John	1,759		13,392	12,338
	Fredericton	1,636		9,602	16,724
	Edmundston	1,184		3,579	6,652
	Entretien & circulation	45		20,748	565
	Tracé des routes	1			
	Construction	5			
	Planification et aménagements des terrains				
	Politique des transports		2,213		
	Développement stratégique et relations intergouvernementales		369		
	Services financiers et administratifs	7,399		1,171	4,407
	Gestion et technologie de l'information	1,745		203	196
	Ressources humaines	1,047			
	Partenariats Nouveau-Brunswick				
	Groupe des édifices				
	Gestion des véhicules	8		162	
	Société de voirie du Nouveau- Brunswick				
		18,527	2,582	64,344	67,230

Les chiffres peuvent varier en raison de l'arrondissement.

Construction des ponts et des routes	Partenariats Nouveau-Brunswick	Groupe des édifices	Société de voirie du Nouveau-Brunswick	Total ordinaire
				13,776
				8,732
				23,028
				27,489
				27,962
				11,415
				21,357
1,273				1,274
476				481
892				892
				2,213
				369
				12,976
				2,144
				1,047
	157			157
		112,795		112,795
				170
			20,213	20,213
<u>2,641</u>	<u>157</u>	<u>112,795</u>	<u>20,213</u>	<u>288,489</u>

**État sommaire des dépenses aux comptes de capital
par district / direction
pour l'année financière terminée le 31 mars 2013 - non vérifié**

000 \$	District/direction	Ponts permanents	Routes permanentes	Infrastructure routière dans les régions rurales
	Bathurst	1,827	5,246	4,677
	Miramichi	4,567	2,513	4,228
	Moncton	1,717	9,622	8,506
	Saint John	3,602	2,587	4,913
	Fredericton	8,670	13,295	9,569
	Edmundston	6,871	11,542	3,974
	Entretien & circulation	143	2,460	
	Tracé des routes	2,445	1,651	
	Construction		987	609
	Planification et aménagements des terrains		365	
	Politiques des transports		588	
	Services financiers et administratifs		505	
	Gestion et technologie de l'information	487	464	
	Projet de la porte d'entrée de la Route 1		3,218	
	Groupe des projets MDTNB	12,699		
	Groupe des projets RFM		9,072	
	Groupe des projets RTC		6,333	
	Travaux publics et infrastructure			
	Agence de gestion des véhicules			
		43,026	70,448	36,476

Les chiffres peuvent varier en raison de l'arrondissement.

Programme d'infrastructure frontalière Canada/ NB	Programme du réseau routier national Canada/NB	Travaux publics et infrastructure	Agence de gestion des véhicules	Capital total
				11,749
				11,308
				19,845
88	7,654			18,844
	13,642			45,176
	2,283			24,670
				2,603
	4,523			8,619
				1,597
	3,186			3,551
				588
	20			526
	92			1,043
	542,349			545,567
	1,152			13,850
				9,072
				6,333
		138,921		138,921
			10,072	10,072
<u>88</u>	<u>574,901</u>	<u>138,921</u>	<u>10,072</u>	<u>873,933</u>

Organisme de service spécial
Gestion des véhicules
État des recettes et dépenses
pour l'année financière terminée le 31 mars 2013

000 \$	Budget principal	Révisions budgétaires*	Budget modifié	Montants réels	Écarts
Recettes					
Rétrofacturation aux clients	94,335	-	94,335	89,982	(4,353)
Ventes de véhicules et du matériel	800	-	800	384	(417)
Autres recettes diverses	-	-	-	162	162
Recettes totales	<u>95,135</u>	<u>-</u>	<u>95,135</u>	<u>90,527</u>	<u>(4,608)</u>
Dépenses					
Dépenses de fonctionnement	78,223	-	78,223	78,618	(395)
Achat de véhicules et du matériel	10,000	-	10,000	10,072	(72)
Dépenses globales	<u>88,223</u>	<u>-</u>	<u>88,223</u>	<u>88,690</u>	<u>(467)</u>

Les chiffres peuvent varier en raison de l'arrondissement.

* Les ajustements au budget comprennent les transferts de crédits du gouvernement central.

Résumé des activités de dotation

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 leur ministère respectif. Vous trouverez ci-dessous un résumé des activités de dotation pour l'exercice 2012-2013 du ministère des Transports et de l'Infrastructure.

Le Ministère a annoncé 69 concours, soit 31 concours publics (externes) et 38 concours restreints (internes).

En vertu des articles 15 et 16 de la *Loi sur la Fonction publique*, le Ministère a fait les nominations ci-dessous, utilisant d'autres processus que le concours pour établir le mérite.

Type de nomination	Description de la nomination	Disposition de la <i>Loi sur la Fonction publique</i>	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 niveau élevé de spécialisation et de formation;• un niveau élevé de connaissances techniques;• des spécialistes reconnus dans leur domaine.	15(1)	0
Programme d'égalité d'accès à l'emploi	Ce programme offre aux Autochtones, aux personnes handicapées et aux membres des minorités visibles l'égalité d'accès à l'emploi, ainsi que des possibilités de formation et d'avancement.	16(1)a)	0
Programme de gestion du talent 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 niveau d'urgence.	16(1)b)	1
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) des services publics.	16(1) ou 16(1)c)	7
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)	8
Nomination d'étudiants ou d'apprentis à un poste permanent	Les étudiants occupant un emploi d'été, les étudiants universitaires ou collégiaux participant à un programme d'enseignement coopératif et 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'ombudsman.

Résumé de la législation et des activités législatives

Lois relevant du ministre des Transports et de l'Infrastructure :

Titre de la loi	Pouvoirs du ministre
<i>Loi sur la voirie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les aspects suivants : développement, tracé, planification, construction, amélioration, réparation, exploitation, gestion, administration, financement, propriété et réglementation concernant les routes et les traversiers provinciaux. • Commerce, vente, location ou cession, par appel d'offres, de l'équipement, des machines, des véhicules à moteur ou des accessoires qui ne sont plus requis à des fins routières. • Ne comprend pas les articles 58 à 62.1 concernant l'administration et la réglementation des dépotoirs.
<i>Loi sur les véhicules à moteur</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le ministre des Transports et de l'Infrastructure applique les dispositions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Dispositifs de réglementation de la circulation : article 115 et paragraphes 116(1) et (2), et 119(3), • Règles relatives à la vitesse : articles 140.1 et 141, paragraphes 142.01(2) et (3), 142.1(1), (3), (4), (5) et (7), alinéa 143(1)d), paragraphe 146(2) • Code de la route : paragraphes 153(1), 154(1) et 155(1), et alinéa 160(1)c), • Passages à niveau de voie ferrée : alinéas 183(1)c) et 186(1)c), et paragraphe 186(1.1), • Règles de stationnement : paragraphes 194(4), (5) et (5.1), • Équipement divers : alinéa 241(4)d), • Exigences relatives à la dimension et à la masse : article 251.1, • Masses maximales : paragraphes 258(1), 261(1), (3), (3.1), (4.3) et (5), et 262(3), • Ciné-parcs : paragraphe 364(1).
<i>Loi sur les transports routiers</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des audiences concurrentes sur le transport routier avec d'autres provinces et territoires; • Limiter l'exploitation d'autobus publics si une route est endommagée ou pouvait l'être; • Passer une entente réciproque avec toute autre province du Canada ou tout État des États-Unis concernant le transport de toute catégorie désignée de passagers dans la province. • Ne comprend pas la délivrance de permis aux transporteurs routiers, laquelle relève de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick.

<i>Loi sur les lieux de débarquement publics</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Cette loi dit que les zones ou bandes de terrains de la cité appelée The City of Fredericton érigées en lieux de débarquement publics par le chapitre 23, de George IV (1827) cessent d'être des lieux de débarquement publics. Elle transfère certains lieux au ministre des Transports et de l'Infrastructure et lui confère le droit d'ériger des bâtiments ou des constructions, d'effectuer les travaux et de déposer les matériaux qu'il juge nécessaires au bien public.
<i>Loi sur les chemins de fer de courtes lignes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Autoriser l'exploitation de chemins de fer de courtes lignes. • Avec l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil, conclure des ententes avec des compagnies de chemin de fer.
<i>Loi sur les travaux publics</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Pouvoirs du ministre relatifs aux biens-fonds et aux bâtiments désignés ouvrages publics • Pouvoir de passer des contrats • Acquisition de biens, vente ou location d'ouvrages publics, etc.
<i>Loi sur les compagnies de téléphone</i>	<ul style="list-style-type: none"> • En vertu du paragraphe 5(3), l'ingénieur en chef de la voirie peut autoriser de l'équipement de téléphone sur les biens routiers de la province.

Lois relevant du ministre des Transports et de l'Infrastructure et appliquées par une commission, un conseil, une société ou une autre autorité :

Titre de la loi	Gestion et but
<i>Loi sur les transports routiers</i>	Commission de l'énergie et des services publics : régler les services d'autobus publics.
<i>Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB)</i>	Conseil d'administration de la SVNB : tous les aspects de la gestion et de l'exploitation des routes.
<i>Loi sur la Régie des transports du Nouveau-Brunswick (RTNB)</i>	Conseil d'administration de la RTNB : développement des terminaux de transport.

Il arrive souvent que des lois relevant d'autres ministères aient des répercussions sur les activités du ministère des Transports et de l'Infrastructure, par exemple :

- La *Loi sur les contrats de construction de la Couronne*
- La *Loi sur l'administration financière*
- La *Loi sur l'expropriation*
- La *Loi sur les intrusions*
- La *Loi sur les achats publics*
- La législation environnementale (la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, la *Loi sur l'assainissement de l'air*, la *Loi sur l'assainissement de l'eau*).

Les lois qui régissent la protection de la couche arable, la protection des lieux historiques ainsi que la protection des poissons, de la faune et des forêts ont également une influence sur les pratiques opérationnelles courantes.

Les lois fédérales régissent le transport maritime, aérien et ferroviaire (ne comprend pas les chemins de fer de courtes lignes). La législation fédérale a également des répercussions sur l'industrie du camionnage et sur celle du transport par autobus (transport interterritorial) ainsi que sur l'environnement, les poissons, les oiseaux migrateurs et la faune.