

Chapitre 1

Commentaire d'introduction

Contenu

Préoccupation de la vérificatrice générale à l'égard de la viabilité de l'infrastructure de la Province.....	3
Le volume II fait état de nos travaux d'optimisation des ressources ou de performance de 2013.....	6
Remerciements.....	8

Commentaire d'introduction

Préoccupation de la vérificatrice générale à l'égard de la viabilité de l'infrastructure de la Province

- 1.1** Dans le rapport de 2012 de la vérificatrice générale, j'ai formulé des commentaires d'introduction au Comité des comptes publics concernant le besoin, pour la province, de dresser un plan détaillé à long terme pour l'infrastructure afin d'assurer la viabilité et la sécurité des routes, des hôpitaux, des écoles, des ponts et d'autres infrastructures provinciales essentielles, tout en tenant compte des défis financiers auxquels la province fait face.
- 1.2** Ces commentaires faisaient suite à un certain nombre de rapports précédents de la vérificatrice générale dans lesquels des préoccupations ont été formulées à l'égard de l'entretien reporté des routes (2012) et des écoles (2011 et 2005). Cette année, nous faisons le rapport de nos constatations sur les ponts provinciaux au chapitre 3.
- 1.3** Afin d'assurer le suivi du plan à long terme pour l'infrastructure, j'ai demandé au ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) d'indiquer des progrès récemment réalisés, s'il y a lieu, relativement à chacun des principaux éléments du plan, tel que suggéré dans mon rapport de 2012.
- 1.4** J'ai été heureuse de constater que le MTI considère la planification à long terme de l'infrastructure comme une question hautement prioritaire. La pièce 1.1 donne un compte-rendu détaillé des progrès réalisés jusqu'à présent relativement à chacun des éléments. Toutefois, comme la réponse l'indique, il reste beaucoup de travail à faire par le MTI, le comité horizontal du gouvernement du Nouveau-Brunswick et les décideurs du gouvernement.
- 1.5** J'encourage les membres du Comité des comptes publics à discuter de cette question importante avec les représentants du MTI lorsqu'ils se présenteront devant le comité.

Pièce 1.1 – Sommaire des recommandations

Recommandations	Réponse du Ministère
<p>Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure élabore et mette en œuvre un plan détaillé à long terme pour l'infrastructure afin d'assurer la viabilité et la sécurité des routes, des hôpitaux, des écoles, des ponts et d'autres infrastructures provinciales essentielles, tout en tenant compte des défis financiers auxquels la province fait face.</p> <p>Il est essentiel que le plan contienne les éléments ci-dessous :</p>	<p><i>Je me ferai un plaisir de rendre compte des progrès réalisés par le MTI en ce qui concerne un plan à long terme pour l'infrastructure, mais je veux tout d'abord vous remercier de l'intérêt que vous portez à cet important projet. Il est évident que vous avez déployé des efforts considérables afin d'examiner la planification de l'infrastructure et la gestion des actifs, et nous nous réjouissons de l'accent qui a été mis sur une question qui est hautement prioritaire pour le MTI.</i></p> <p><i>Je suggère d'aborder, à tour de rôle, les principaux éléments d'un plan de viabilité détaillé pour l'infrastructure, lesquels sont énoncés dans votre recommandation :</i></p>
<p>1. rationaliser les actifs (c.-à-d. les actifs considérés comme non essentiels sont mis hors service et cédés de manière appropriée);</p>	<p><i>Dans le cadre du « Decision Framework and Methodology for Long Term Strategic Capital Infrastructure Planning and Prioritization » (cadre décisionnel et méthodologie pour la planification et la priorisation à long terme des immobilisations stratégiques) du MTI, la rationalisation des actifs excédentaires et non essentiels sera justifiée.</i></p> <p><i>En ce qui concerne la détermination des actifs excédentaires et non essentiels qui pourraient être éliminés par mise hors service, par cession ou par aliénation, le MTI a élaboré un algorithme de redondance pour les ponts afin de déterminer si un pont est excédentaire ou non.</i></p> <p><i>Même si elle ne vise pas la mise hors service d'actifs, la politique sur les revêtements routiers du MTI a été élaborée dans le but de rationaliser les types de revêtements pour les chaussées. Par exemple, il est prévu que des économies importantes pourront être réalisées en utilisant un revêtement en pierres concassées bitumées sur des routes à faible débit de circulation.</i></p>
<p>2. appliquer une démarche budgétaire à long terme qui prévoit des sommes pour l'entretien en fonction du cycle de vie;</p>	<p><i>Comme il a été mentionné précédemment, le cadre décisionnel et méthodologie pour la planification et la priorisation à long terme des immobilisations stratégiques du MTI comprendra l'établissement de priorités en ce qui concerne les projets de remise en état des immobilisations afin de réduire au minimum les coûts engendrés par la remise en état des infrastructures au cours de leur cycle de vie.</i></p> <p><i>Cette approche est déjà en vigueur en ce qui concerne les routes et les ponts; nous prévoyons l'étendre aux ponceaux et aux édifices du MTI. Un comité horizontal du gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB) étudie actuellement la possibilité d'appliquer ce modèle à d'autres secteurs du gouvernement.</i></p>

Pièce 1.1 – Sommaire des recommandations (suite)

Recommandations	Réponse du Ministère
3. assurer une source protégée de financement au niveau de base qui est jugé nécessaire pour correctement entretenir les actifs en service;	<i>Le MTI utilise des modèles de planification à long terme pour mesurer les répercussions qu'ont les réductions budgétaires sur l'infrastructure et l'importance d'un financement au niveau de base suffisant pour assurer l'entretien des actifs.</i>
4. avoir un horizon de planification de 20 ans;	<i>Un horizon de planification de 20 ans serait la durée minimale visée pour la plupart des actifs. En ce qui concerne le prolongement de ce plan pour y intégrer les édifices, l'horizon de planification pourrait varier en fonction de l'actif.</i>
5. établir un processus en vertu duquel les nouvelles immobilisations sont construites uniquement si une analyse de rentabilité en démontre le besoin et prévoit notamment la réinjection des économies découlant des actifs rationalisés dans les coûts d'entretien de la nouvelle immobilisation en fonction du cycle de vie;	<p><i>Le MTI a intégré des méthodes à son cadre décisionnel et méthodologie pour la planification et la priorisation à long terme des immobilisations stratégiques, y compris une matrice d'analyse multidimensionnelle afin d'aider à établir les priorités en ce qui concerne la construction de nouvelles immobilisations et les projets de mise hors service, de cession ou d'aliénation d'actifs. En guise de mesure d'amélioration continue et de complément à la matrice d'analyse multidimensionnelle, le MTI étudie la possibilité d'ajouter un niveau de planification grâce à un élément coût-avantage qui permettrait de procéder à une évaluation des analyses de rentabilisation.</i></p> <p><i>Grâce à son cadre décisionnel, le MTI envisage de réinjecter les économies découlant d'actifs suite à leur mise hors service, leur cession ou leur aliénation.</i></p>
6. appliquer la stratégie et le système de gestion des actifs du Ministère à tous les actifs essentiels, ce qui favoriserait une approche axée sur l'établissement des priorités en fonction du cycle de vie au moindre coût pour tous les actifs essentiels;	<p><i>Cette approche est en vigueur en ce qui concerne un certain nombre d'actifs du MTI. Elle sera éventuellement appliquée à tous les actifs essentiels du MTI. Des améliorations continues sont apportées au système parallèlement au système de gestion des actifs comprenant, entre autres, la sécurité, le débit de circulation, l'évaluation de l'état de la chaussée et le système d'inspection visuelle.</i></p> <p><i>Comme il est mentionné précédemment, un comité horizontal du gouvernement du Nouveau-Brunswick étudie actuellement la possibilité d'appliquer ce modèle à d'autres secteurs du gouvernement.</i></p>
7. publier annuellement un rapport de rendement public qui présente notamment l'état réel des actifs essentiels comparativement aux cibles préétablies, et expliquer les raisons de tout écart significatif;	<i>Le MTI procède actuellement à l'examen du modèle qui conviendrait le mieux à la publication d'un rapport et collabore avec le Bureau de la gestion stratégique du Bureau du Conseil exécutif afin d'assurer la compatibilité de son rapport avec le rapport global sur le rendement du GNB.</i>
8. mettre en place un processus ou un mécanisme pour faire en sorte que le Ministère fasse preuve de discipline financière à long terme (comme des modifications législatives, du financement prévu dans la loi ou des ententes contractuelles).	<i>Le MTI se penche actuellement sur des options afin de déterminer quel serait le meilleur modèle en vue d'assurer la discipline financière.</i>

Le volume II fait état de nos travaux d'optimisation des ressources ou de performance de 2013

1.6 Dans ce volume de notre rapport de 2013, nous faisons état des projets d'optimisation des ressources ou de performance du rendement suivants :

- Foyers d'accueil
- Ponts provinciaux
- Approvisionnement en biens et services – phase I
- Recouvrement des créances
- Remise à neuf de la centrale de Point Lepreau – phase I
- Approvisionnement en bitume prémélangé
- Suivi des recommandations des chapitres sur l'optimisation des ressources d'exercices antérieurs

Foyers d'accueil

1.7 Le principal objectif de notre travail sur les foyers d'accueil était de déterminer si le ministère du Développement social respecte ses normes prévoyant un environnement sûr et sécuritaire pour les enfants placés en familles d'accueil.

Ponts provinciaux

1.8 Les objectifs de notre travail sur les ponts provinciaux sous la responsabilité du ministère des Transports et de l'Infrastructure était de :

- déterminer si le MTI effectue l'inspection des ponts conformément aux normes professionnelles et s'il utilise les résultats des inspections pour définir et classer par priorité les activités d'entretien des immobilisations et les autres mesures correctives nécessaires;
- déterminer si le MTI maintient le niveau de service de son inventaire de ponts à l'aide d'une approche du moindre coût du cycle de vie à long terme;
- déterminer si le MTI rend publiquement des comptes sur l'état des ponts provinciaux désignés et sur l'efficacité de ses activités d'inspection de ponts.

Approvisionnement en biens et services – phase I

1.9 L'objectif de notre travail sur l'approvisionnement en biens et services – phase I du ministère des Services gouvernementaux (MSG) était de déterminer si les pratiques en matière d'achats publics suivi au

gouvernement sont conformes aux éléments clés du cadre de réglementation et aux pratiques exemplaires et de déterminer si le MSG fait rapport publiquement sur l'efficacité de la fonction d'approvisionnement.

Recouvrement des créances

1.10 L'objectif de notre travail sur le recouvrement des créances était d'examiner et de commenter sur les politiques et les initiatives de la province en matière de recouvrement de créances dans l'ensemble des ministères.

Remise à neuf de la centrale de Point Lepreau – phase I

1.11 Notre travail à l'égard de la remise à neuf de la centrale nucléaire de Point Lepreau sera effectué en deux phases. Le présent rapport comprend la première phase dont les objectifs étaient de :

- décrire les éléments clés de la planification et de l'exécution de la remise à neuf de la centrale nucléaire de Point Lepreau par Énergie NB;
- présenter un sommaire des montants constitutifs du solde des coûts de 2,4 milliards de dollars se rapportant à la remise à neuf.

1.12 Pendant la phase II, nous voulons examiner plus en détail les coûts de la remise à neuf pour évaluer le caractère raisonnable des coûts engagés pour ce projet. Nous avons l'intention de faire état des résultats de cette phase II dans notre rapport de 2014.

Approvisionnement en bitume prémélangé

1.13 L'objectif de notre travail concernant l'approvisionnement en bitume prémélangé était de déterminer si les achats ont été effectués en tenant compte aux principes d'économie et de transparence.

Suivi des recommandations des chapitres sur l'optimisation des ressources d'exercices antérieurs

1.14 Ce volume de notre rapport fait état de nos travaux de suivi sur les progrès réalisés par les ministères et organismes de la Couronne dans la mise en œuvre de nos recommandations. Nous espérons que l'information présentée sera utile aux membres du Comité des comptes publics et du Comité des corporations de la Couronne durant les délibérations des comités.

1.15 Le volume contient également :

1. l'Annexe A, qui présente un résumé des projets importants réalisés dans les ministères et les organismes de la Couronne depuis dix ans;

2. l'Annexe B, qui présente un rapport d'état détaillé relatif aux recommandations depuis 2008;
3. l'Annexe C, qui présente un index afin de relier chaque ministère ou organisme de la Couronne aux parties du rapport qui le concernent, ce qui rendra la tâche plus facile aux membres des comités qui désirent retrouver tous les commentaires visant un ministère ou un organisme de la Couronne donné lors de sa comparution devant le comité.

Remerciements

1.16 Le personnel du Bureau a travaillé très fort pour effectuer les travaux qui ont mené à ce volume de notre rapport. Ce rapport témoigne du degré d'engagement, de professionnalisme et de diligence dont font preuve tous les membres du personnel. Je tiens à leur exprimer ma reconnaissance pour leur apport et leur dévouement soutenu à la réalisation du mandat du Bureau du vérificateur général.

La vérificatrice générale,



Kim MacPherson, CA