

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE
L'INFRASTRUCTURE

2025

Sécurité routière

Chapitre 4

Volume II : Audit de performance

Rapport d'assurance indépendant

Table des matières

Faits saillants du chapitre 4	63
À propos de l’audit	65
Contexte	68
Résultats en matière de sécurité routière	70
État de l’infrastructure routière	71
Suivi et surveillance des routes exploitées en PPP	74
Suivi et surveillance des routes exploitées par le ministère	79
Réponse aux préoccupations en matière de sécurité	85
Projets d’immobilisations pour les routes exploitées par le ministère	87
Projets d’immobilisations pour les routes exploitées en PPP	89
Planification stratégique de la sécurité et utilisation des données	90
Indicateurs de rendement clés pour mesurer la sécurité	93
Annexe I : Recommandations et réponses	94
Annexe II : Objectif et critères de l’audit	99
Annexe III : Rapport d’assurance indépendant	100

Ministère des Transports et de l’Infrastructure

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Faits saillants du chapitre 4

Absence de planification stratégique en matière de sécurité routière	Insuffisance du suivi et de la surveillance des routes en PPP	Retards et manque d'efficacités dans l'entretien du ministère
Documentation et transparence insuffisantes dans la planification des immobilisations	Absence de mesure des résultats en matière de sécurité routière	

CONCLUSION GÉNÉRALE :




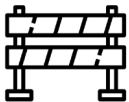


Nos travaux d'audit ont permis de conclure que les systèmes et les pratiques du ministère des Transports et de l'Infrastructure en matière de sécurité de la circulation des personnes et des biens ne sont pas adéquats pour soutenir son mandat.

Aperçu des résultats

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les pratiques ne soutiennent pas une surveillance efficace de la sécurité routière



CONSTATATIONS	
	Absence de plan stratégique formalisé en matière de sécurité routière
	Le ministère n'a pas réalisé 41 % des audits requis sur les routes exploitées en partenariat public-privé
	34 % des problèmes de sécurité routière signalés n'ont pas été traités
	Absence de délais de réparation ciblés pour les routes gérées par le ministère
	Décisions relatives à la sélection des projets d'immobilisation prises sans justification adéquate documentée
	Aucune mesures ni objectif liés à la réduction des collisions et des décès

À propos de l'audit

INTRODUCTION À L'AUDIT

- 4.1 Le ministère des Transports et de l'Infrastructure (le ministère) a pour mandat de fournir et en maintenir des infrastructure durable permettant un déplacement sécuritaire et efficace des personnes et des biens.
- 4.2 Les responsabilités du ministère comprennent la planification, la construction, l'entretien et la gestion des routes provinciales, y compris la signalisation, l'éclairage, le marquage des chaussées et la réglementation des limites de vitesse.
- 4.3 La province compte environ 18 000 kilomètres de routes provinciales, dont 705 kilomètres sont exploités dans le cadre de partenariats public-privé (PPP).

POURQUOI AVONS-NOUS CHOISI CE SUJET

- 4.4 Une infrastructure routière adéquate est essentielle pour garantir la sécurité publique. En l'absence de systèmes et de pratiques efficaces de surveillance, d'entretien et de planification des immobilisations, les routes peuvent présenter des risques pour la sécurité qui peuvent contribuer à la probabilité et à la gravité des collisions entraînant des blessures et des décès.
- 4.5 Selon les *Statistiques sur les collisions de la route au Canada* pour 2023 de Transports Canada, le Nouveau-Brunswick affiche le nombre de décès par habitant le plus élevé de toutes les provinces canadiennes.

L'ENTITÉ AUDITÉE

- 4.6 L'entité auditée est le ministère des Transports et de l'Infrastructure. Nous avons également obtenu de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB) de l'information sur les routes dont elle a la responsabilité.

ÉTENDUE DE L'AUDIT

- 4.7 Nous avons examiné les systèmes et les pratiques du ministère pour assurer la sécurité des routes telles que définies dans la *Loi sur la voirie* et la *Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick*.

- 4.8 En 2016, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (le Conseil) a lancé la *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada*, une initiative nationale visant à améliorer la sécurité routière au Canada et proposant des pratiques exemplaires et des initiatives pour aider les administrations à adopter leurs propres plans de sécurité routière.
- 4.9 Ce conseil est le principal forum intergouvernemental du Canada pour les questions de transport, et le ministre et le sous-ministre du ministère en sont tous deux membres.
- 4.10 La *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada* identifie les trois principaux domaines de risque suivants qui peuvent avoir un impact sur le nombre de Canadiens qui mourront ou seront blessés sur nos routes :
- conducteurs/utilisateurs
 - **l'infrastructure**
 - véhicules

Pour les besoins de cet audit, nous nous sommes concentrés sur l'infrastructure routière.

- 4.11 L'audit a porté sur la période allant du 1er avril 2023 au 31 décembre 2024. Des informations en dehors de cette période ont également été collectées et examinées lorsque cela a été jugé nécessaire. Dans le cadre de nos travaux, nous avons interrogé le personnel du ministère, examiné les politiques et les lois pertinentes ainsi que d'autres documents à l'appui des systèmes et des processus du ministère.
- 4.12 L'annexe II et l'annexe III contiennent plus de détails sur les objectifs, les critères, l'étendue et l'approche de l'audit.

OBJECTIF DE L'AUDIT

- 4.13 L'objectif de notre audit était de déterminer si le ministère des Transports et de l'Infrastructure dispose de systèmes et de pratiques adéquats pour assurer la sécurité des déplacements des personnes et des marchandises, conformément à son mandat.

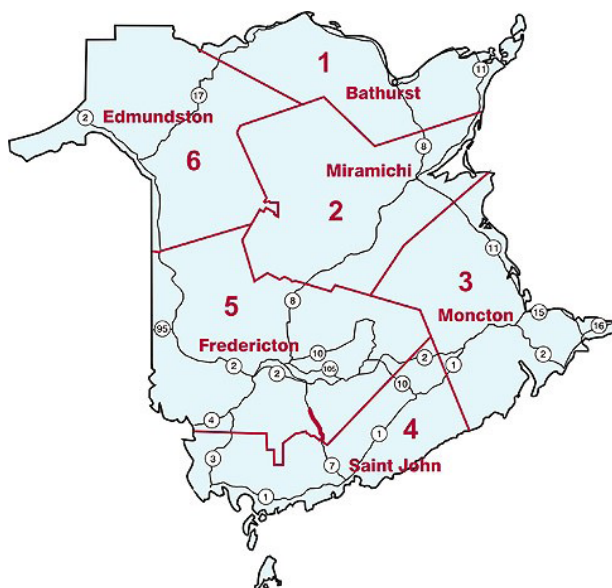
CONCLUSION

4.14 Nos travaux d'audit ont permis de conclure que les systèmes et les pratiques du ministère des Transports et de l'Infrastructure visant à assurer la sécurité de la circulation des personnes et des biens ne sont pas adéquats pour lui permettre de remplir son mandat. Les constatations générales sont les suivantes :

- le ministère ne dispose pas d'un plan de sécurité routière formalisé
- le ministère n'exerce pas une surveillance adéquate des routes PPP
- il n'y a pas de délais de réparation ciblés pour l'entretien des routes exploitées par le ministère
- les préoccupations relatives à la sécurité routière ne font pas l'objet d'un examen en temps opportun
- il n'y a pas de justification adéquate documentée des changements apportés aux projets d'asphalte et d'enduit superficiel sélectionnés pour le plan de dépenses en immobilisations *La voie à suivre*
- il n'existe aucun indicateur de rendement clé lié à la réduction des collisions et des décès

Contexte

- 4.15** Entre 2020 et 2023, le Nouveau-Brunswick a signalé 19 758 collisions sur les routes provinciales.
- 4.16** Le mandat du ministère en matière de sécurité routière est exécuté par les districts de transport régionaux ainsi que par les directions de la construction, de la tracés des routes, de la planification des immobilisations et des opérations du ministère.
- 4.17** La province est divisée en six districts de transport :



Source : Obtenu auprès du ministère (non audité)

- 4.18** Ces districts sont responsables de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier, y compris les routes de grande communication, les routes collectrices et les routes locales, comme suit :

Type de route	Numérotation	Volume de trafic (véhicules/jour)	Vitesse typique
Grande communication	1 - 99	2 000 - 10 000	≥ 100 km/h
Collectrice	100 - 199	1 000 - 5 000	80 - 100 km/h
Locale	200 - 999 ou nommée	< 1 000	60 - 80 km/h

ROUTES PPP

- 4.19** La Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB), créée en 1995 en vertu de la *Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick*, est une société de la Couronne qui s'est vu confier l'administration et le contrôle des principaux tronçons du réseau routier provincial.
- 4.20** La SVNB est dirigée par un conseil d'administration composé du ministre des Transports et de l'Infrastructure, du ministre des Finances et du Conseil du Trésor et de leurs sous-ministres. Le ministère fournit des ressources administratives et de gestion de projet pour la surveillance des contrats PPP.
- 4.21** La SVNB a conclu des contrats avec trois exploitants privés pour la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des tronçons de la route mentionnés ci-dessous, conformément aux normes établies par le ministère.

		Route		Emplacement		Contrat		
Projet	Exploitant	Route	Km	De	À	Durée	Fin	Valeur projetée*
Route de Fredericton à Moncton	MRDC	2	195	Longs Creek	Moncton	30 ans	2028	583 millions de dollars
Route transcanadienne	Brun-Way	2	261	Frontière Québec - Nouveau-Brunswick	Longs Creek	28 ans	2033	698 millions de dollars
		95	14	Woodstock	Frontière États-Unis - Canada			
Porte d'entrée de la route 1	Gateway	1	235	St. Stephen (frontière États-Unis - Canada)	River Glade	29 ans	2040	804 millions de dollars

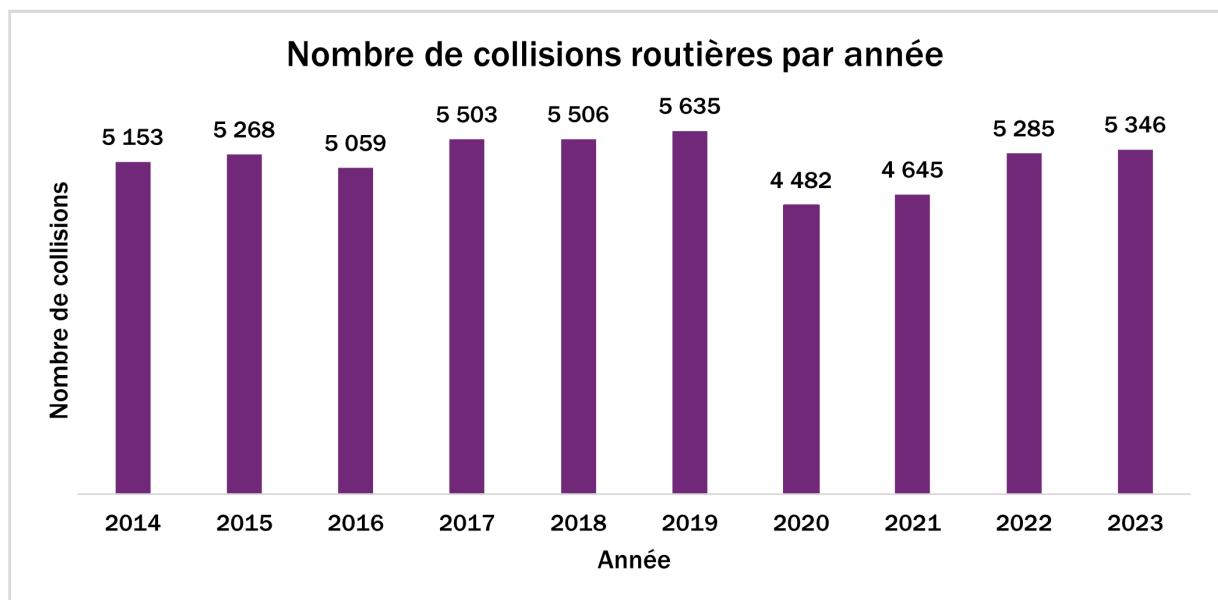
**Valeur projetée ajustée en fonction de l'Indice des prix à la consommation sur la durée du contrat. Informations fournies par le ministère.*

Résultats en matière de sécurité routière

ABSENCE DE PLAN DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE FORMALISÉ

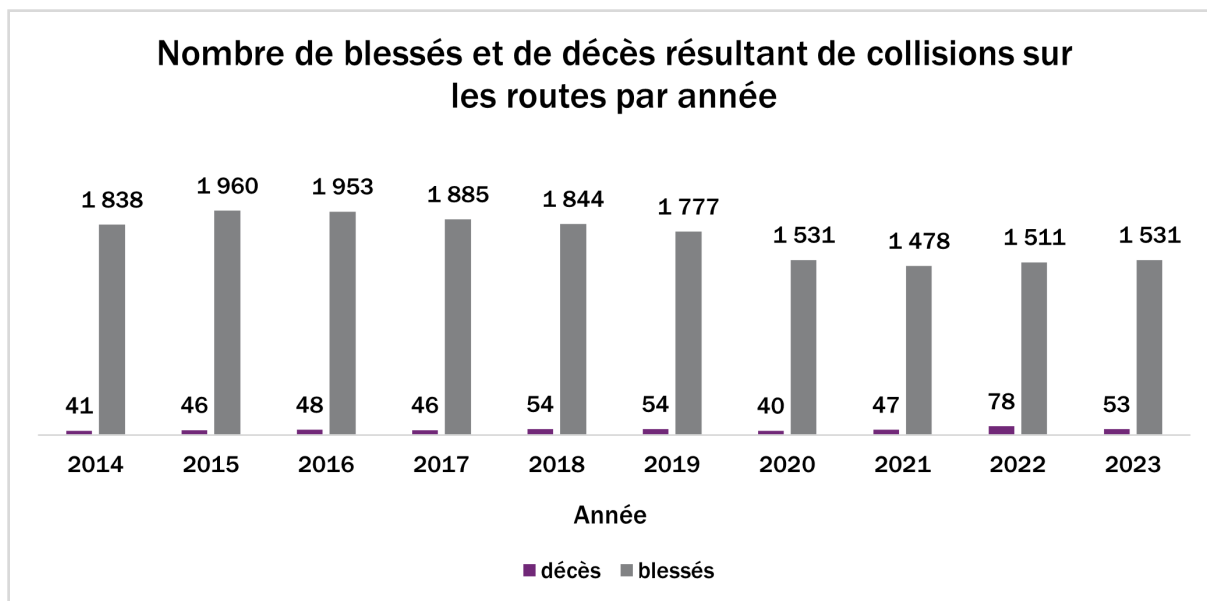
4.22 Le ministère est représenté au sein du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (le Conseil). La *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada* a été lancée et approuvée par le Conseil, qui a recommandé aux provinces d'élaborer une stratégie similaire. Toutefois, au moment de notre audit, le ministère n'avait pas élaboré de stratégie provinciale de sécurité routière visant à réduire le nombre de collisions mortelles et de blessures graves sur les routes.

4.23 Au cours des dix dernières années, entre 4 482 et 5 635 collisions routières ont été enregistrées chaque année, comme le montre le graphique ci-dessous.



Source : Préparé par VGNB à partir des données du ministère sur les collisions (non auditées)

4.24 Comme le montre le graphique ci-dessous, alors que le nombre de blessés dans les collisions sur les routes a diminué de 17 % au cours des 10 dernières années, le nombre de décès a augmenté de 29 %.



Source : Préparé par VGNB à partir des données du ministère sur les collisions (non auditées)

Recommandation

4.25 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure développe une stratégie officielle de sécurité routière, comme le recommande la *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada*, afin de réduire les collisions et les décès sur les routes du Nouveau-Brunswick.

État de l'infrastructure routière

ROUTES EN MAUVAIS ÉTAT

4.26 Comme l'indique la *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada*, l'infrastructure routière peut contribuer à la probabilité et à la gravité des collisions.

4.27 Le ministère recueille des données sur les revêtements en asphalte et enduit superficiel des routes gérées par le ministère et les exploitants routiers en PPP. Il utilise ensuite ces données sur la rugosité et la dégradation pour classer l'état de la chaussée comme suit :

- très bon
- bon
- passable
- mauvais
- très mauvais

4.28 Le ministère définit une route en bon état comme étant proche du neuf, une route en état passable peut comporter quelques fissures et ornières, et une route en mauvais état nécessite des réparations importantes.

4.29 Bien que les données aient été collectées pour les routes en 2024, elles n'ont pas été classées depuis 2023.

4.30 L'état de surface global des routes gérées par le ministère en 2023 a révélé que 43 % d'entre elles étaient en mauvais ou très mauvais état.

4.31 Le ministère fixe des objectifs concernant le pourcentage des routes exploitées par le ministère qui devraient être en bon ou en passable état. Comme indiqué ci-dessous, les objectifs n'ont pas été atteints en 2023-2024 :

- Routes asphaltées :

Type de route	Cible	Réel
Grande communication	90 %	81 %
Collectrice	75 %	65 %
Locale	75 %	63 %

- Routes d'enduit superficiel :

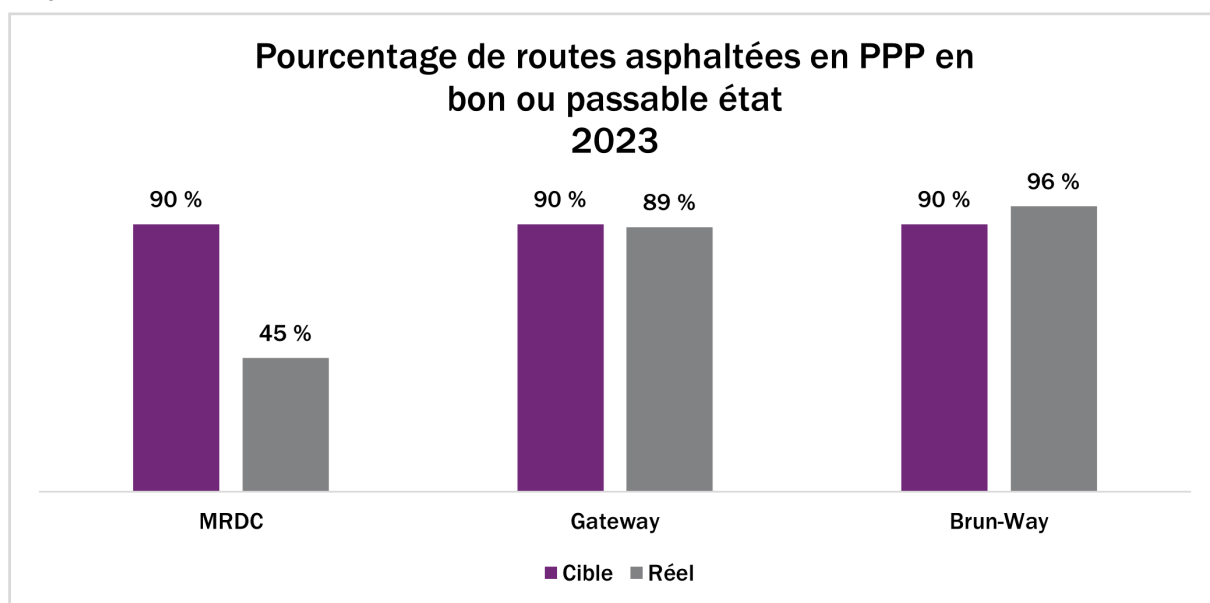
Type de route	Cible	Réel
Collectrice	75 %	62 %
Locale	75 %	51 %

4.32 Les contrats de PPP n'ont pas les mêmes objectifs que les routes ministérielles. Cependant, il existe des objectifs de mesure spécifiques pour évaluer la conformité avec les conditions de rugosité, de dégradation et d'orniérage des routes incluses dans les contrats de PPP.

4.33 Le pourcentage de réalisation des cibles contractuels obtenus à partir des rapports d'inspection des chaussées des exploitants routiers est résumé ci-dessous :

Indicateur d'état de la chaussée	Cible	MRDC	Gateway	Brun-Way
Indice de rugosité international	100 %	95,4 %	99,6 %	97 %
Indice de dégradation de surface	100 %	79,4 %	98,9 %	non signalé
Profondeur de l'ornière	100 %	99,6 %	100 %	100 %

4.34 Selon la classification des routes établie par le ministère pour les PPP, Brun-way avec un taux de 96 %, atteindrait la cible provinciale visant à ce que 90 % des routes asphaltées soient en bon ou en passable état. Les routes de Gateway et MRDC n'atteindraient pas l'objectif.



Source : Préparé par VGNB sur la base des données ministérielles sur l'état de surface (non auditées)

Recommandations

4.35 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure assure le classement opportun des conditions routières afin de faciliter la prise de décision.

4.36 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure assure la réalisation de mesures correctives opportunes lorsque les cibles fixées pour l'état des routes n'ont pas été atteintes.

Suivi et surveillance des routes exploitées en PPP

LE MINISTÈRE NE S'ASSURE PAS DE LA RÉCEPTION ET DE L'EXAMEN DE TOUS LES RAPPORTS REQUIS

4.37 L'exploitant doit fournir des rapports clés conformément aux normes contractuelles, notamment :

- les rapports sur les indicateurs de rendement
- les rapports d'incidents impliquant des véhicules et des animaux sauvages
- les activités d'entretien pour l'hiver et l'été

4.38 Bien que des rapports adéquats aient été reçus de Brun-Way et de Gateway, le ministère ne s'assure pas de la réception des rapports clés exigés de MRDC, comme il est indiqué ci-dessous :

Rapport	MRDC	Brun-Way	Gateway
% des produits livrables reçus			
Rapports sur les indicateurs de rendement	0 %	95 %	100 %
Rapports d'incidents	0 %	100 %	100 %
Rapports d'activité d'entretien	0 %	100 %	100 %

4.39 Le *manuel de la qualité* du ministère prévoit qu’une fois reçus, les rapports doivent être examinés pour s’assurer que toutes les exigences contractuelles pertinentes sont respectées.

4.40 Nos travaux d’audit ont permis de constater que :

- les rapports ne sont pas tous reçus
- les rapports reçus ne sont pas examinés par le ministère

Recommandation

4.41 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l’Infrastructure s’assure que tous les rapports requis des exploitants routiers en partenariats public-privé sont reçus et examinés afin de garantir que toutes les exigences contractuelles pertinentes sont respectées.

ABSENCE DE SURVEILLANCE DE LA CONFORMITÉ AUX CONTRATS

4.42 Le *manuel de la qualité* du ministère a documenté les principales exigences en matière de surveillance, notamment les audits sur site, l’examen des systèmes de gestion des exploitants, la communication des constatations aux exploitants et le suivi opportun des problèmes signalés.

4.43 Si le *manuel de la qualité* impose la réalisation d’audits sur site, il n’en précise pas la fréquence. Toutefois, le ministère nous ont informés que leur objectif était de réaliser deux audits sur site par semaine et par exploitant.

4.44 Nous avons constaté que le service n’a pas toujours atteint ses objectifs, comme indiqué ci-dessous :

Projet	Exploitant PPP	Audits sur site effectuées (%)
Route de Fredericton à Moncton	MRDC	38 %
Route transcanadienne	Brun-Way	78 %
Porte d’entrée de la route 1	Gateway	60 %

4.45 Le ministère a cessé de réaliser des audits du système de gestion des exploitants en 2017.

Recommandations

4.46 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure effectue tous les audits sur site requis des exploitants routiers en partenariat public-privé afin de répondre aux objectifs de surveillance du ministère.

4.47 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure réalise des audits du système de gestion pour tous les exploitants routiers en partenariat public-privé, conformément au *manuel de la qualité* du ministère.

LE MINISTÈRE N'INFORME PAS TOUJOURS DES EXPLOITANTS DES CONSTATATIONS DES AUDITS EN TEMPS OPPORTUN

4.48 Nous avons été informés que lorsqu'une lacune est constatée lors d'un audit par le ministère :

- s'il est observable de la route - le problème n'est pas communiqué à l'exploitant du PPP
- s'il n'est pas observable de la route - le problème est communiqué à l'exploitant du PPP

4.49 Le ministère nous a informés que le raisonnement qui sous-tend cette approche est qu'il suppose que l'exploitant remarquera lui-même les problèmes lors des patrouilles quotidiennes et les corrigera conformément aux normes contractuelles.

4.50 En n'informant pas les exploitants de PPP des lacunes observées en temps opportun, les mesures correctives risquent d'être retardées ou de ne pas être prises.

Recommandation

4.51 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure développe un processus garantissant que les exploitants routiers en partenariat public-privé soient informés en temps opportun des lacunes constatées.

LE MINISTÈRE N'ÉMET PAS LES AVIS DE NON-CONFORMITÉ REQUIS

4.52 Les contrats de PPP précisent les délais maximaux pour corriger les déficiences. Le ministère est tenu d'émettre un avis de non-conformité si les réparations n'ont pas été effectuées dans ces délais. Voici quelques exemples de problèmes signalés dans un avis de non-conformité :

- déneigement insuffisant
- mauvaise maîtrise de la végétation et des broussailles
- défauts de surface de la chaussée

4.53 Au 31 décembre 2024, il y avait 122 cas où le ministère n'avait pas confirmé que les lacunes avaient été corrigées ou n'avait pas émis d'avis de non-conformité comme il se doit :

- 18 pour MRDC
- 48 pour Gateway
- 56 pour Brun-Way

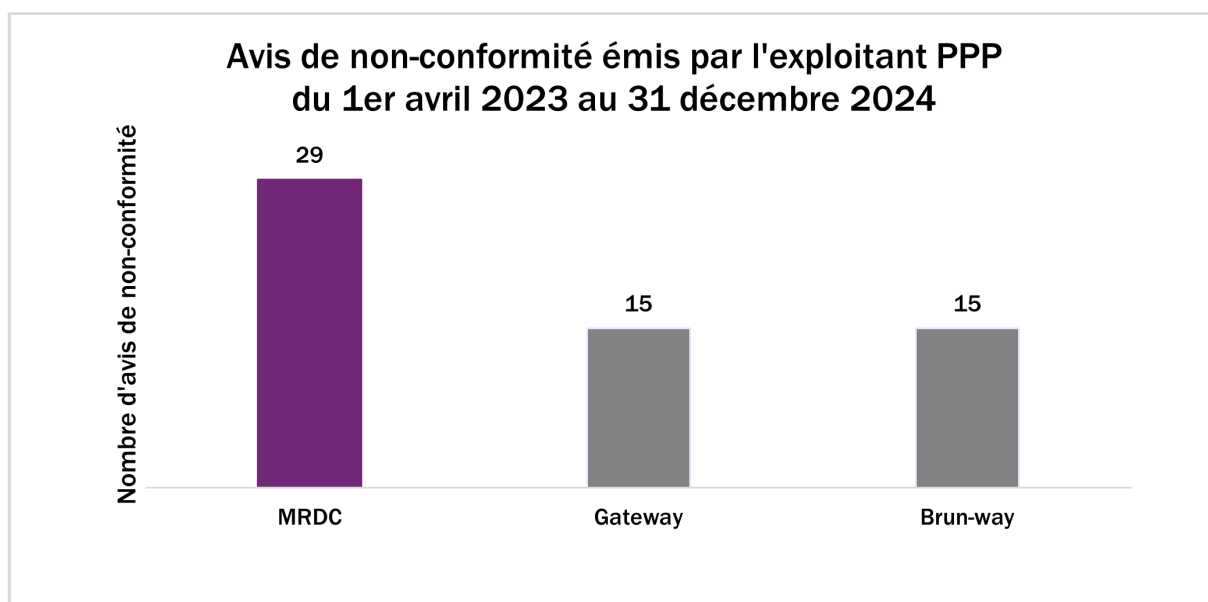
Recommandation

4.54 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure émet des avis de non-conformité aux exploitants routiers en partenariat public-privé pour toutes les déficiences qui n'ont pas été corrigées dans les délais de réparation contractuels établis.

LE MINISTÈRE NE S'ASSURE PAS QUE LES LACUNES SIGNALÉES SONT CORRIGÉES

4.55 Lorsque le ministère émet un avis de non-conformité à l'intention d'un exploitant de PPP, une réunion est organisée pour discuter du problème et établir un calendrier de mesures correctives.

4.56 Au cours de notre période d'audit, 59 avis de non-conformité ont été émis, comme suit :



Source : Préparé par VGNB sur la base des données du ministère (non auditées)

4.57 Gateway et Brun-Way ont donné suite à tous les avis de non-conformité.

4.58 MRDC a résolu 20 des 29 avis de non-conformité émis. Sur les neuf avis de non-conformité en suspens au 31 décembre 2024 :

- MRDC n'a pas fourni de réponse ou de date de remédiation pour les déficiences signalées
- trois avis étaient en suspens depuis plus de 365 jours pour des réparations liées à des défauts de signalisation, de chaussée et de drainage

4.59 Le fait de ne pas donner suite aux avis de non-conformité en suspens peut entraîner une non-conformité continue aux normes visant à maintenir l'état sécuritaire de la route pour le public voyageur.

Recommandation

4.60 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure s'assure que les exploitants de partenariat public-privé traitent toutes les notifications de non-conformité en temps opportun.

4.61 Pour évaluer les travaux réalisés relativement aux avis de non-conformité, le ministère exige que l'exploitant fournisse des photographies ou des bons de travail attestant que les travaux ont été réalisés.

4.62 Toutefois, nous avons constaté que la documentation relative à l'achèvement des travaux n'était pas toujours fournie et que, dans certains cas, les photographies n'étaient pas suffisantes pour démontrer l'achèvement des travaux.

4.63 Des preuves inadéquates ne permettent pas au ministère de s'assurer que les avis de non-conformité sont traités de manière appropriée.

Recommandation

4.64 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure s'assure que les exploitants fournissent la documentation adéquate de la correction des défauts constatés sur les routes en partenariat public-privé.

Suivi et surveillance des routes exploitées par le ministère

ABSENCE DE DÉLAIS DE RÉPARATION CIBLÉS

- 4.65** Le *manuel d'entretien des routes* du ministère stipule qu'il est de la « responsabilité principale du ministère d'assurer la sécurité du public voyageur », ce qui « nécessite une surveillance et un entretien continus du réseau routier ».
- 4.66** Les conditions contractuelles des exploitants en PPP comprennent des normes d'entretien claires et mesurables, y compris des seuils d'état et des délais de réparation. Le *manuel d'entretien des routes* du ministère pour les routes exploitées par le ministère ne présente pas le même niveau de spécificité et de quantification.
- 4.67** Le tableau suivant compare des exemples de normes de réparation tirées du *manuel d'entretien des routes* exploitées par le ministère à des contrats de routes exploitées par des PPP.

Norme d'entretien	Temps de réparation cible	
	Exploitant en PPP	Routes exploitées par le ministère
Marquage de la chaussée	45 jours	Pas de norme
Panneaux réglementaires/ d'avertissement	1 jour	Pas de norme
Débris/obstructions	24 heures	Pas de norme
Clôtures pour la faune	20 jours	Dès que possible
Nids de poule	48 heures	Dès que possible
Glissières de sécurité	10 jours	En priorité pour les réparations après collisions

- 4.68** L'absence de normes spécifiques empêche le personnel d'entretenir les routes de manière cohérente et en temps opportun dans tous les districts et limite la capacité du ministère à garantir la sécurité et la responsabilité.

Recommandation

- 4.69** Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure met à jour son *manuel d'entretien des routes* pour s'assurer que les normes sont claires et mesurables.

ABSENCE D'INSPECTIONS D'ENTRETIEN

- 4.70** Le *manuel d'entretien des routes* comprend des exigences relatives à l'inspection régulière du drainage, des glissières de sécurité, des clôtures pour la faune et de la signalisation routière, mais le ministère nous a informés que ces inspections n'étaient pas effectuées.
- 4.71** En n'effectuant pas d'inspections d'entretien régulières, le ministère ne surveille pas adéquatement le réseau routier pour déceler les lacunes qui doivent être corrigées afin d'assurer la sécurité du public voyageurs.

Recommandation

- 4.72** Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure assure la réalisation des inspections des routes gérées par le ministère.

LES CIBLES DE DÉNEIGEMENT HIVERNAL NE SONT PAS SURVEILLÉES

- 4.73** En 2023, les données du ministère indiquent que 25 % des collisions sur les routes classées comme ayant des surfaces glissantes ont entraîné des blessures ou des décès.
- 4.74** La *politique des services d'entretien en hiver* du ministère précise les exigences en matière de déneigement hivernal en fonction de la classification des routes.

Type de route	Niveau de service	Objectif d'achèvement (après la fin de la tempête)
Grande Communication	Chaussées déblayées	24 heures
Collectrice	Piste de roue déblayée	48 heures
Locale	Neige durcie	Peuvent ne pas être déneigées pendant des périodes prolongées

- 4.75** La *politique des services d'entretien en hiver* exige que le ministère surveille le respect des niveaux de service afin d'assurer une application uniforme dans toute la province et de rendre compte chaque année de sa conformité.
- 4.76** Cependant, le ministère nous a informés qu'il ne surveille pas la réalisation des cibles fixés et qu'il n'en rend pas compte.

Recommandations

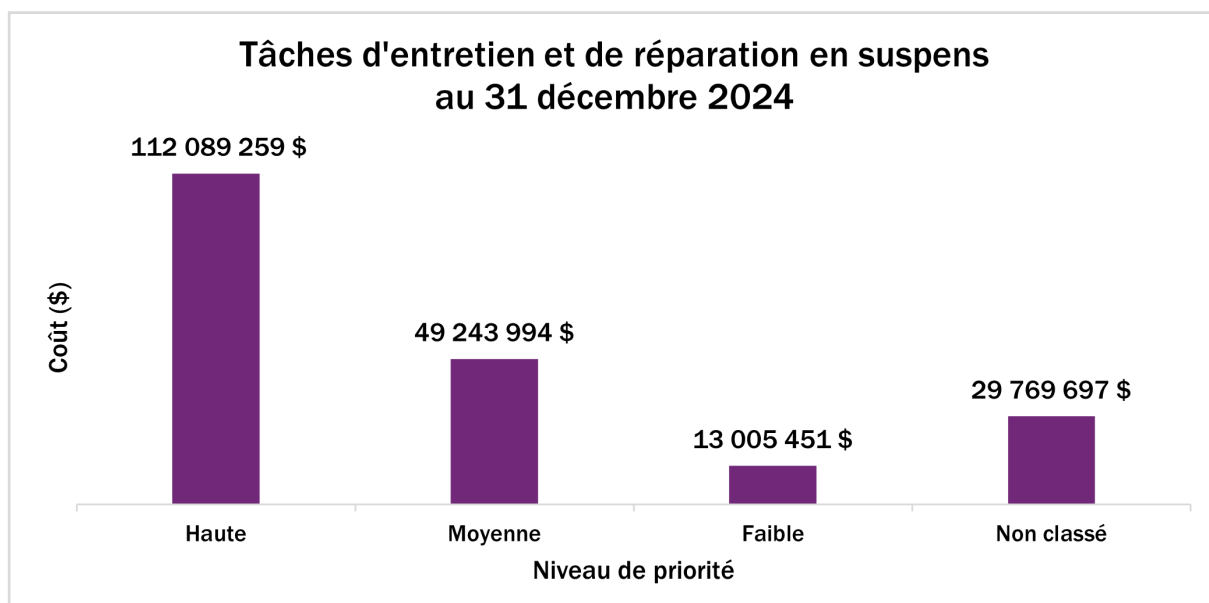
4.77 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure surveille la réalisation des niveaux de service hivernaux conformément à la politique afin de garantir que le déneigement soit effectué dans les délais impartis de manière uniforme dans toute la province.

4.78 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure rende compte de la réalisation des niveaux de service hivernaux conformément à la politique.

ABSENCE DE STRATÉGIE AXÉE SUR LES RISQUES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS D'ENTRETIEN

4.79 Le ministère classe les réparations d'entretien des routes qu'il exploite en fonction des niveaux de priorité (faible, moyenne, haute).

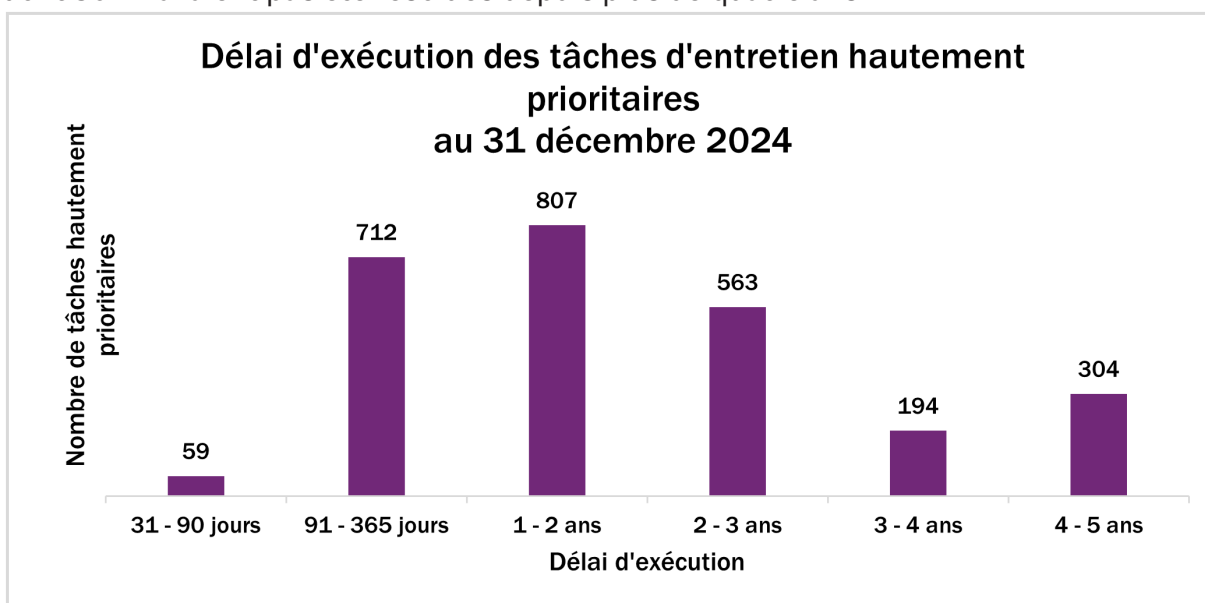
4.80 Il y a plus de 204 millions de dollars de tâches d'entretien en suspens, dont 55 % sont classées par le ministère comme hautement prioritaires



Source : Préparé par VGNB d'après le système « Maintenance Needed » du ministère

4.81 Nous avons également constaté que près de 30 millions de dollars de réparations d'entretien identifiées n'ont pas été classées et qu'il est donc difficile pour le ministère d'établir des priorités en ce qui concerne le calendrier des réparations.

4.82 À la fin de notre période d’audit, 2 639 tâches hautement prioritaires restaient en suspens, dont 304 n’avaient pas été résolues depuis plus de quatre ans.

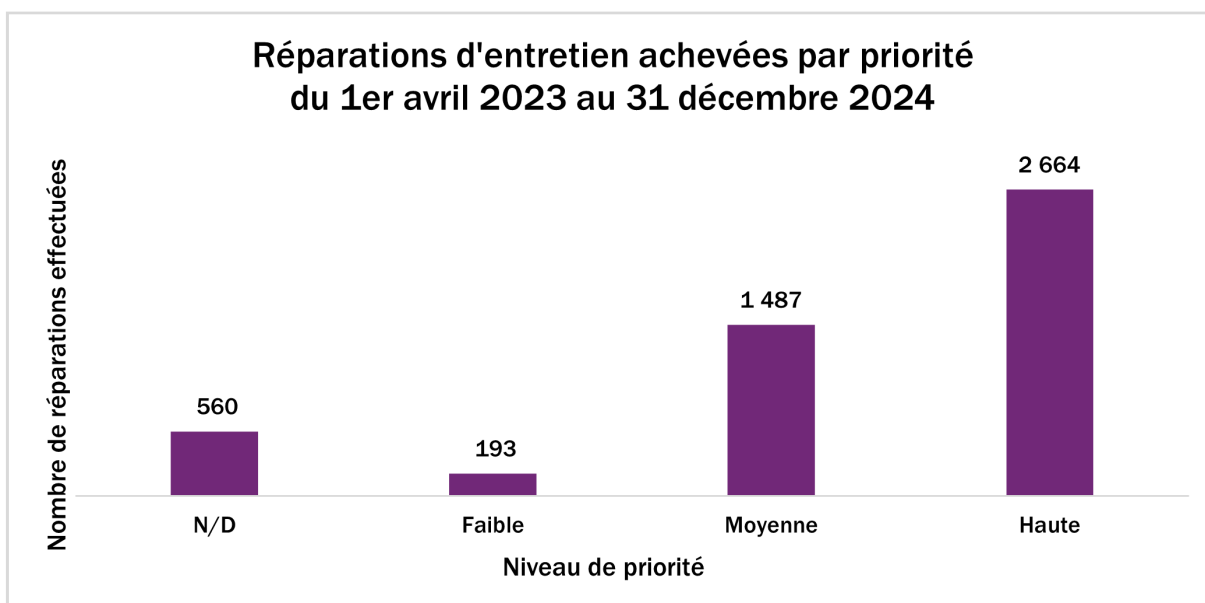


Source : Préparé par VGNB d’après le système « Maintenance Needed » du ministère

4.83 Parmi les tâches hautement prioritaires en suspens depuis plus de quatre ans, on peut citer la réparation des glissières de sécurité, le nivellement des routes, la réparation des affouillements d’accotement et le remplacement des ponceaux.

LES TÂCHES D’ENTRETIEN NE SONT PAS EFFECTUÉES DE MANIÈRE OPPORTUNE

4.84 Au cours de notre période d’audit, 4 904 tâches d’entretien ont été effectuées. Le tableau ci-dessous indique les réparations effectuées par ordre de priorité :



Source : Préparé par VGNB d’après le système « Maintenance Needed » du ministère

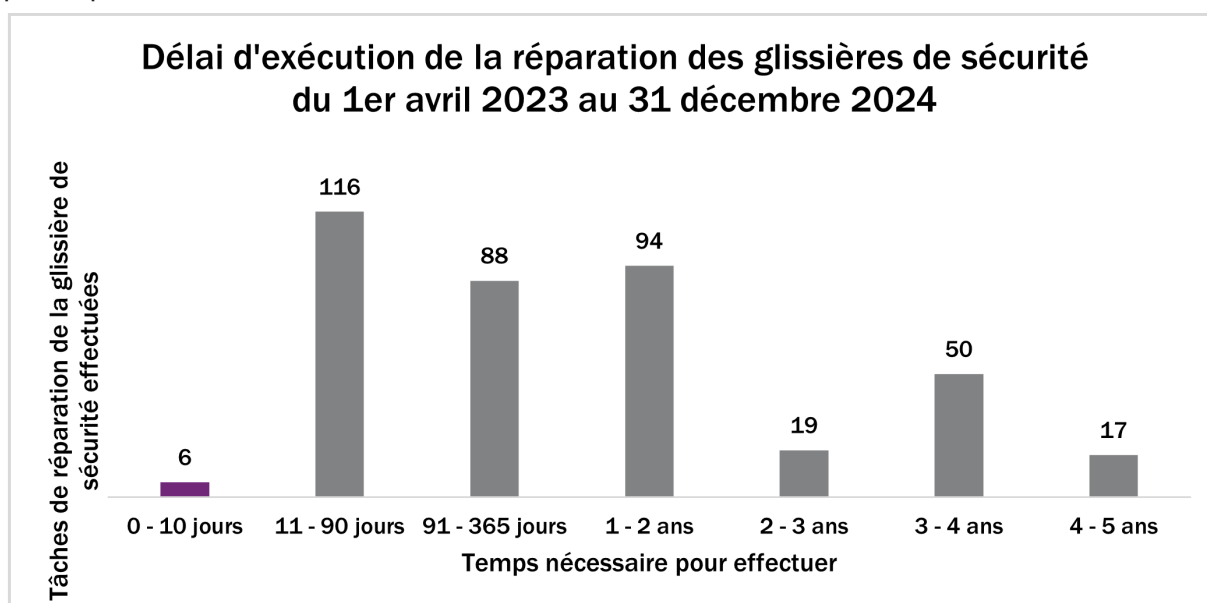
4.85 Notre travail a permis de constater que les tâches d'entretien ne sont pas effectuées de manière opportune. Quelques exemples sont ci-dessous.

Glissière de sécurité

4.86 Les glissières de sécurité en acier sont installées le long de certains tronçons de la chaussée pour protéger le public en retenant et en redirigeant les véhicules qui quittent la route.

4.87 Selon les contrats de PPP, le délai maximum pour réparer les glissières de sécurité endommagées sur les routes exploitées en PPP est de 10 jours, mais le *manuel d'entretien des routes* du ministère établit l'ordre de priorité des réparations des glissières de sécurité en fonction des dommages causés par la circulation, sans fixer d'objectifs.

4.88 Au cours de la période visée par l'audit, 390 des 884 réparations de glissière de sécurité ont été effectuées. Nous avons constaté que, dans 98 % des cas, les glissières de sécurité des routes exploitées par le ministère n'ont pas été réparées dans le délai de 10 jours prévu pour les PPP.



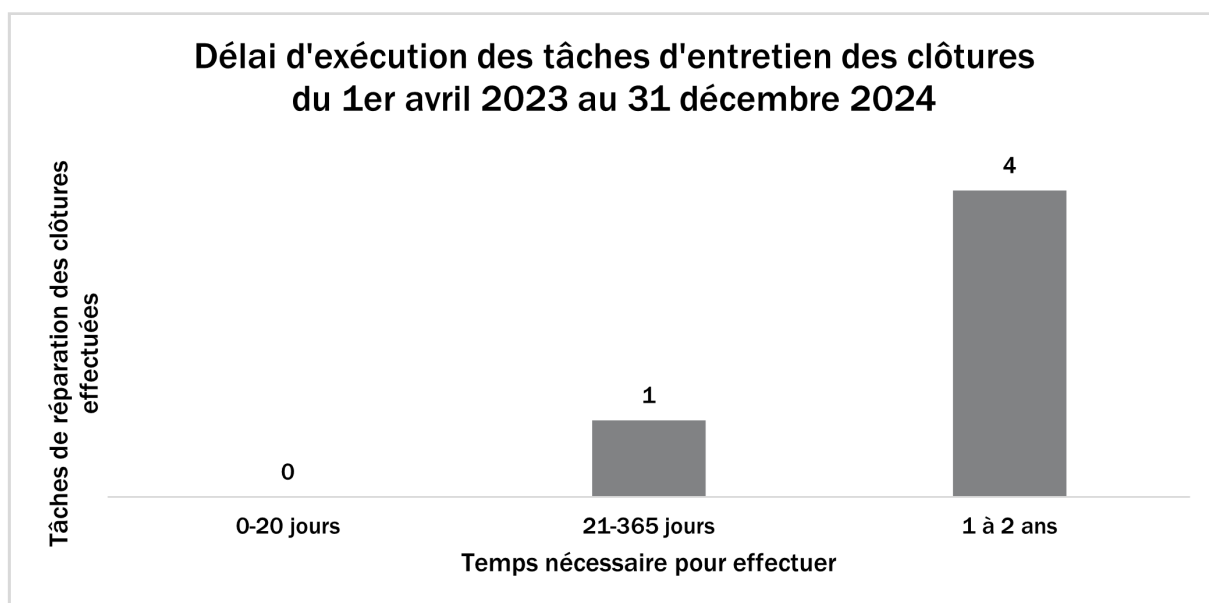
Source : Préparé par VGNB d'après le système « Maintenance Needed » du ministère

Clôtures pour la faune

4.89 Selon les données du ministère, les animaux ont été un facteur déterminant dans 23 % des collisions en 2023.

4.90 Les clôtures pour la faune sont situées le long de certaines sections de la route afin d'améliorer la sécurité de la circulation en limitant les mouvements d'animaux tels que les orignaux, les cerfs et les ours.

- 4.91** Selon les contrats PPP, les réparations des clôtures pour la faune doivent être effectuées dans un délai de 20 jours. Toutefois, le *manuel d'entretien des routes* du ministère précise que les réparations des clôtures sur les routes exploitées par le ministère doivent être effectuées “dès que possible”, sans qu’aucun objectif précis ne soit documenté.
- 4.92** Au cours de la période d’audit, cinq des 29 tâches concernant la réparation des clôtures endommagées pour la faune ont été effectuées. Aucune d’entre elles n’a été effectuée dans les 20 jours.



Source : Préparé par VGNB d'après le système « Maintenance Needed » du ministère

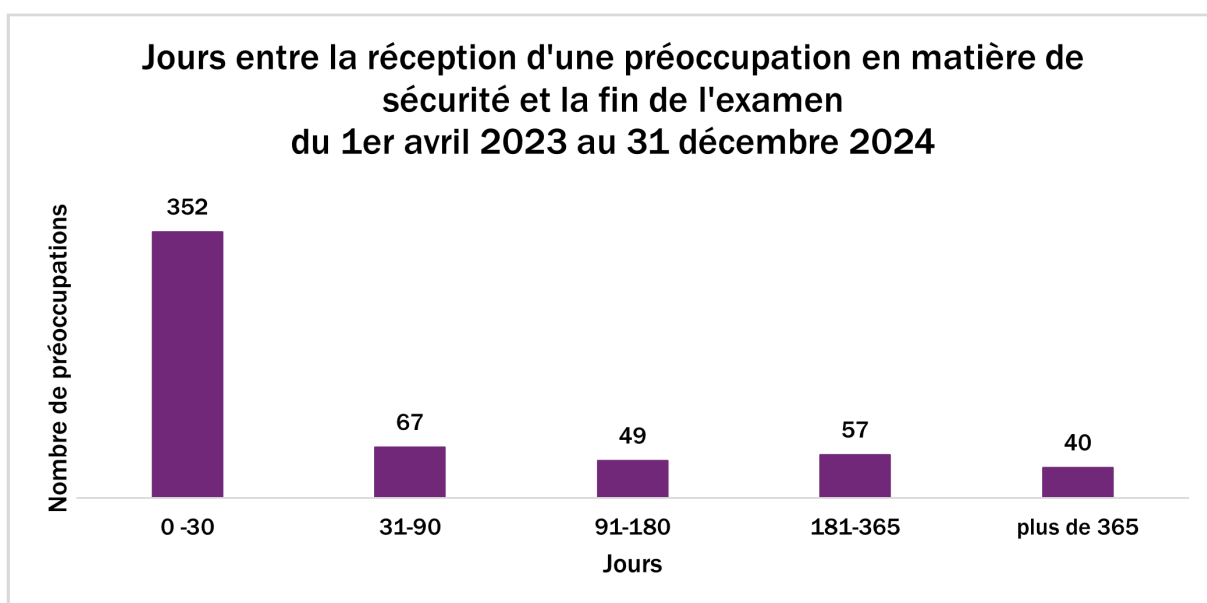
Recommandations

- 4.93** Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure développe une stratégie pour traiter les tâches à haut risque en temps opportun et documenter les stratégies d'atténuation pour les réparations qui ne peuvent être effectuées rapidement.
- 4.94** Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure classe toutes les tâches d'entretien et de réparation comme étant à risque haut, moyen ou faible.

Réponse aux préoccupations en matière de sécurité

LES PRÉOCCUPATIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE NE SONT PAS EXAMINÉES EN TEMPS OPPORTUN

- 4.95** Le ministère reçoit des préoccupations en matière de sécurité routière de la part du public, des députés à l'Assemblée législative (des députés) et du personnel du ministère. Les problèmes signalés concernent diverses questions, notamment les limites de vitesse, la signalisation, l'éclairage et l'état de la chaussée.
- 4.96** Les préoccupations sont saisies dans une base de données Excel pour être examinées par le personnel du ministère. Des recommandations sont élaborées si elles sont jugées appropriées et transmises au district responsable pour qu'il prenne les mesures nécessaires.
- 4.97** Il n'existe pas de délai d'exécution standard pour traiter les problèmes.
- 4.98** Sur les 862 problèmes de sécurité routière signalés au ministère au cours de notre période d'audit, 66 % ont été examinés par le ministère, tandis que 34 % n'ont pas été traités.
- 4.99** Les préoccupations n'ont pas été examinées en temps opportuns. Le graphique ci-dessous montre le nombre de jours écoulés entre l'identification d'un problème de sécurité et l'examen final par le ministère.



Source : Préparé par VGNB à partir de la base de données du département sur la sécurité routière (non auditées)

4.100 En l'absence d'examen en temps opportun, il existe un risque que les problèmes urgents de sécurité ne soient pas traités de manière opportune.

Recommandation

4.101 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure assure l'examen opportun des préoccupations en matière de sécurité routière.

LE MINISTÈRE NE VEILLE PAS À LA RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

4.102 Le ministère ne s'assure pas que les recommandations faites aux districts de transport pour résoudre les problèmes de sécurité routière relevés sont mises en œuvre. Nous avons constaté que sur les 10 examens de la sécurité routière où des recommandations ont été formulées, une seule comportait des preuves de la mise en œuvre de la recommandation.

4.103 En ne confirmant pas la mise en œuvre des recommandations, le ministère ne sait pas si les problèmes de sécurité sont traités de manière appropriée et opportune.

Recommandation

4.104 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure dispose de procédures adéquates pour assurer la mise en œuvre des recommandations en matière de sécurité routière.

Projets d'immobilisations pour les routes exploitées par le ministère

4.105 Le plan triennal des dépenses en immobilisation *La voie à suivre* du ministère décrit la manière dont les routes provinciales seront construites, réparées et entretenues. Le plan établi en 2023-2024 couvre la période triennale 2024-2026 et prévoit un investissement de 737 millions de dollars dans le réseau routier ministériel, composé de 572 projets approuvés.

District	Nombre de projets
1 Bathurst	63
2 Miramichi	42
3 Moncton	138
4 Saint John	97
5 Fredericton	182
6 Edmundston	50
Total	572

LES PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ SONT PRIORISÉS ET SÉLECTIONNÉS EN FONCTION DU RISQUE

4.106 Au moment de notre audit, le ministère avait identifié 36 projets d'amélioration de la sécurité nécessitant un financement en capital, notamment des ronds-points, des échangeurs et des améliorations des rampes d'accès.

4.107 Le ministère a un processus de hiérarchisation des projets qui consiste à les classer en fonction d'un score pondéré de différents facteurs.

4.108 Les trois projets d'amélioration de la sécurité sélectionnés pour être inclus dans le plan d'immobilisation *La voie à suivre* sont conformes au processus d'établissement des priorités du ministère.

JUSTIFICATION INADÉQUATE DOCUMENTÉE DES CHANGEMENTS APPORTÉS AUX PROJETS D'ASPHALTE ET D'ENDUIT SUPERFICIEL

4.109 Le système de gestion des actifs du ministère produit la liste des projets d'immobilisations pour l'asphalte et l'enduit superficiel en tenant compte des éléments suivants :

- les contraintes budgétaires
- tous les travaux nécessaires pour atteindre l'objectif du ministère en ce qui concerne le pourcentage de routes en bon état ou en état passable

4.110 Le personnel technique et d'ingénierie du ministère, y compris les représentants des districts, affine la liste des projets en fonction des connaissances locales et des priorités des parties intéressées, y compris les députés et le ministère du Tourisme, du Patrimoine et de la Culture.

4.111 Parmi les projets d'asphalte et d'enduit superficiel approuvés dans le cadre du plan d'immobilisations *La voie à suivre*, nous avons constaté ce qui suit :

- 27 % des projets sélectionnés n'ont pas été identifiés comme nécessitant des travaux par le système de gestion des actifs
- 22 % des projets ont été sélectionnés malgré la recommandation du système de gestion des actifs d'effectuer des travaux à une date ultérieure

4.112 Tout au long du processus de sélection des projets, diverses modifications ont été apportées. Nous avons examiné 26 modifications et constaté qu'aucune d'entre elles n'était accompagnée d'une justification adéquate.

4.113 L'absence de justification documentée pour les changements apportés au plan d'immobilisations qui ne sont pas appuyés par des systèmes fondés sur des données. Cela pourrait entraîner l'exécution de travaux qui n'accordent pas la priorité à la sécurité et la prise de décisions qui pourraient présenter un risque pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Recommandation

4.114 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure documente la justification claire des changements apportés aux sélections de projets fondées sur des données dans le plan d'immobilisation *La voie à suivre* afin de s'assurer que les risques critiques en matière de sécurité sont traités.

Projets d'immobilisations pour les routes exploitées en PPP

LES TRAVAUX D'IMMOBILISATIONS SUR LES ROUTES EXPLOITÉES EN PPP SONT PAYÉS SANS QU'UNE SURVEILLANCE SOIT EXERCÉE POUR S'ASSURER QUE LES TRAVAUX SONT BIEN RÉALISÉS CONFORMÉMENT AUX NORMES CONTRACTUELLES

4.115 Les contrats de PPP définissent le type de réhabilitation des immobilisations à effectuer et l'année à laquelle elle doivent être effectués. Sur la base de ce plan de travail prévisionnel, le contrat définit les paiements à effectuer à l'exploitant.

4.116 Le ministère a effectué les paiements suivants pour l'amélioration des immobilisations aux exploitants de PPP en 2023-24 :

Projet	Exploitant de PPP	Paiements
Route de Fredericton à Moncton	MRDC	51,8 millions de dollars
Route transcanadienne	Brun-Way	20,4 millions de dollars
Porte d'entrée de la route 1	Gateway	17,4 millions de dollars

Source : Préparé par VGNB sur la base d'informations ministérielles (non audité)

4.117 Les exploitants de PPP préparent un plan d'immobilisation pour les travaux de réhabilitation à effectuer, mais le ministère ne compare pas le plan soumis aux exigences du contrat et ne s'assure pas que les travaux requis ont été effectués avant le paiement.

Recommandation

4.118 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure examine tous les plans d'immobilisation des partenariats public-privé pour s'assurer que les travaux d'immobilisation requis en vertu du contrat seront réalisés et, dans le cas contraire, émettre un avis de non-conformité.

Planification stratégique de la sécurité et utilisation des données

LES DONNÉES SUR LES COLLISIONS NE SONT PAS ANALYSÉES DE MANIÈRE OPPORTUNE

4.119 Des données précises sur les collisions permettent d'atténuer les risques en matière de sécurité routière. Chaque collision survenant sur une route provinciale et entraînant la mort, des blessures ou des dommages aux véhicules, à la faune ou aux biens du ministère d'une valeur supérieure à 2 000 dollars doit être documentée sous la forme d'un rapport de collision. Ces rapports sont remplis par les agents chargés de l'application de la loi et envoyés au ministère pour examen et traitement.

4.120 Le ministère n'est pas en mesure d'utiliser efficacement les données relatives aux collisions, car les rapports n'ont pas été saisis dans la base de données sur les collisions en temps opportun.

4.121 Au moment de nos travaux d'audit, le ministère finalisait les données provinciales sur les collisions de 2023. Sur ces 7 955 rapports de collision :

- aucun n'a été finalisé en moins d'un an
- 80 % des rapports ont été finalisés en un à deux ans
- 20 % ont mis plus de deux ans à finaliser

4.122 Le fait de ne pas disposer de données opportunes sur les collisions a une incidence sur la capacité du ministère à améliorer la sécurité routière.

Recommandation

4.123 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure s'assure que les rapports de collisions sont analysés en temps opportun.

4.124 Chaque année, Transports Canada demande aux provinces et territoires de lui soumettre leurs statistiques sur les collisions. La date limite de soumission est le 30 juin pour les données de l'année précédente.

4.125 Le ministère a de manière consistante manqué la date limite de soumission, car les données sur les collisions du Nouveau-Brunswick n'ont pas été finalisées à temps.

4.126 Par conséquent, Transports Canada a utilisé des données estimées sur les collisions au Nouveau-Brunswick pour calculer le nombre de décès et de blessés sur les routes. Le Nouveau-Brunswick est la seule province pour laquelle cela est nécessaire.

4.127 Ces estimations ont entraîné une sous-estimation du nombre de décès en 2020 et 2022 par rapport aux données réelles sur les collisions.

Année	Données réelles sur les collisions		Estimations de Transports Canada	
	Décès	Blessés	Décès	Blessés
Collisions par 100 000 habitants				
2020	7,2	278,2	6,4	342,7
2021	7,2	279,2	8,6	342,7
2022	10,4	293,4	6,2	331,5
2023	8,5	263,6	8,5	257,5

Source : Préparé par VGNB d'après la base des données sur les collisions du ministère (non auditées) et des Statistiques sur les collisions de la route au Canada

4.128 En utilisant le nombre réel de décès par 100 000 habitants, le Nouveau-Brunswick affichait le taux de décès le plus élevé parmi les provinces canadiennes en 2023 à 8,5, la moyenne canadienne globale étant de 4,9.

4.129 En ne fournissant pas de données opportunes sur les collisions, le ministère n'est pas en mesure d'appuyer les efforts nationaux de réduction des collisions.

Recommandation

4.130 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure s'assure que la date limite de soumission des données sur les collisions de Transports Canada est respectée.

Utilisation des données sur les collisions

4.131 Les données sur les collisions ne sont pas traitées en temps opportun par le ministère. Cela a des répercussions notables sur la façon dont les préoccupations en matière de sécurité sont abordées.

4.132 Les examens des questions de sécurité routière s'appuient régulièrement sur les données relatives aux collisions pour déterminer s'il est nécessaire ou non d'améliorer la sécurité. Des données inopportunes sur les collisions pourraient amener un technicien à conclure à tort qu'il n'y a pas de problème de sécurité.

4.133 Par exemple, une préoccupation en matière de sécurité routière lié à une demande qui identifiait quatre collisions survenues au cours de l'été 2023, mais l'examen du ministère n'était étayé que par des données datant de 2017 à 2021. La conclusion finale recommandait de ne mettre en œuvre aucun changement.

POSSIBILITÉS D'ANALYSE DES DONNÉES SUR LES COLLISIONS DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION DES RISQUES

4.134 Le ministère n'utilise pas les données sur les collisions pour déterminer les secteurs et les sources de risque et mettre en œuvre les mesures d'atténuation nécessaires pour réduire le nombre de collisions, de blessures et de décès sur les routes du Nouveau-Brunswick.

4.135 Notre analyse des données sur les collisions entre 2020 et 2023 a permis d'identifier des zones à risque sur le réseau routier provincial :

Rang	Les 5 routes les plus touchées par les collisions		Les 5 routes les plus décès		Les 5 routes les plus blessés	
	Route	Total	Route	Total	Route	Total
1	Route 2	2 021	Route 11	36	Route 2	493
2	Route 11	1 250	Route 2	23	Route 11	469
3	Route 134	1 147	Route 8	15	Route 134	407
4	Route 1	995	Route 134	14	Route 106	215
5	Route 106	619	Route 105/ Route 1	9	Route 1	206

Source : Préparé par VGNB d'après les données de collisions du ministère (non auditées)

4.136 Outre ces mesures, les rapports de collisions contiennent également des données utiles sur les lieux spécifiques, les causes des collisions, les caractéristiques démographiques des conducteurs et la présence de mesures de contrôle de la circulation.

4.137 En l'absence d'un processus formel d'analyse interne des données sur les collisions et les incidents graves, les zones à haut risque peuvent passer inaperçues ou l'efficacité des mesures d'atténuation peut ne pas être évaluée.

Recommandation

4.138 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure analyse les données relatives aux collisions afin d'identifier les domaines à risque et d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation.

Indicateurs de rendement clés pour mesurer la sécurité

AUCUNS INDICATEURS DE RENDEMENT CLÉS LIÉ AUX COLLISIONS ET AUX DÉCÈS

4.139 Le ministère n'a pas d'indicateur de rendement clé (IRC) lié à la réduction des collisions et des décès, bien que le Nouveau-Brunswick soit, en 2023 :

- la province où le nombre de décès par habitant est le plus élevé au Canada
- la troisième juridiction des provinces et territoires combinés la plus importante au Canada en termes de décès par habitant

4.140 Nous avons constaté que d'autres provinces, dont l'Ontario, la Saskatchewan et l'Alberta, publient des IRC de sécurité avec des objectifs tels que :

- le nombre décès pour 10 000 titulaires d'un permis de conduire
- la moyenne mobile sur cinq ans du nombre de collisions pour 100 millions de véhicules - kilomètres parcourus
- le taux combiné de collisions décès et de blessures graves pour 100 000 habitants

4.141 Sans IRC pour cibler et contrôler la réduction des collisions et des décès, le ministère ne peut pas être totalement transparent avec le public sur l'état de la sécurité routière, ni s'assurer qu'il remplit les obligations de son mandat.

Recommandation

4.142 Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure établisse et surveille les indicateurs de rendement clés relatifs à la réduction du nombre de collisions et des décès.

Annexe I :

RECOMMANDATIONS ET RÉPONSES

N° du par.	Recommandation	Réponse de l'entité	Date cible de mise en œuvre
------------	----------------	---------------------	-----------------------------

Nous recommandons que le ministère des Transports et de l'Infrastructure :

4.25	développe une stratégie officielle de sécurité routière, comme le recommande la Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada, afin de réduire les collisions et les décès sur les routes du Nouveau-Brunswick.	En accord <ul style="list-style-type: none">• La stratégie tiendra compte des commentaires du ministère des Transports et de l'Infrastructure (pour les questions liées à l'infrastructure) et du ministère de la Sécurité publique (pour les questions liées aux conducteurs).• La stratégie inclura des données sur les collisions.	2028
4.35	assure le classement opportun des conditions routières afin de faciliter la prise de décision.	En accord <ul style="list-style-type: none">• Les données sur l'état des routes pour 2024 ont depuis été classées en août 2025.• Le ministère continuera à donner la priorité à la classification opportun de l'état des routes avant le mois d'août de chaque année.	En cours
4.36	assure la réalisation de mesures correctives opportunes lorsque les cibles fixées pour l'état des routes n'ont pas été atteintes.	En accord <ul style="list-style-type: none">• Nous convenons que les objectifs fixés pour l'état des routes provinciales en 2023-2024 n'ont pas été atteints.• Le ministère a pris des mesures correctives pour améliorer l'état de nos routes en mettant à jour notre logiciel de modélisation de la gestion des actifs. Auparavant, le ministère utilisait l'âge comme critère pour rendre compte de l'état de nos routes. Aujourd'hui, nous utilisons les données recueillies sur les dommages, ce qui nous permet d'obtenir des résultats plus précis sur l'état des routes et de prendre des décisions éclairées.	En cours
4.41	s'assure que tous les rapports requis des exploitants routiers en partenariats public-privé sont reçus et examinés afin de garantir que toutes les exigences contractuelles pertinentes sont respectées.	En accord	En cours

N° du par.	Recommandation	Réponse de l'entité	Date cible de mise en œuvre
4.46	effectue tous les audits sur site requis des exploitants routiers en partenariat public-privé afin de répondre aux objectifs de surveillance du ministère.	En accord	En cours
4.47	réalise des audits du système de gestion pour tous les exploitants routiers en partenariat public-privé, conformément au <i>manuel de la qualité</i> du ministère.	En accord	En cours
4.51	développe un processus garantissant que les exploitants routiers en partenariat public-privé soient informés en temps opportun des lacunes constatées.	En accord	En cours
4.54	émet des avis de non-conformité aux exploitants routiers en partenariat public-privé pour toutes les déficiences qui n'ont pas été corrigées dans les délais de réparation contractuels établis.	En accord	En cours
4.60	s'assure que les exploitants routiers en partenariat public-privé traitent toutes les notifications de non-conformité en temps opportun.	En accord	En cours

N° du par.	Recommandation	Réponse de l'entité	Date cible de mise en œuvre
4.64	s'assure que les exploitants fournissent la documentation adéquate de la correction des défauts constatés sur les routes en partenariat public-privé.	En accord	En cours
4.69	met à jour son <i>manuel d'entretien des routes</i> pour s'assurer que les normes sont claires et mesurables.	En accord	2029
4.72	assure la réalisation des inspections des routes gérées par le ministère.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • L'inspection est effectuée à l'aide de divers mécanismes, notamment les données ARAN, les tickets du Centre d'information sur les transports, l'enquête 123, les calendriers d'inspection réguliers de l'éclairage, des ponceaux et des ponts. 	En cours
4.77	surveille la réalisation des niveaux de service hivernaux conformément à la politique afin de garantir que le déneigement soit effectué dans les délais impartis de manière uniforme dans toute la province.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • Les superviseurs routiers surveillent régulièrement l'état des routes et le DTI s'efforce en permanence d'atteindre les niveaux de service publiés. Le NB511 est mis à jour deux fois par jour. 	En cours
4.78	rend compte de la réalisation des niveaux de service hivernaux conformément à la politique.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • Les superviseurs routiers surveillent régulièrement l'état des routes et le DTI s'efforce en permanence d'atteindre les niveaux de service publiés. Le NB511 est mis à jour deux fois par jour. 	En cours

N° du par.	Recommandation	Réponse de l'entité	Date cible de mise en œuvre
4.93	développe une stratégie pour traiter les tâches à haut risque en temps opportun et documenter les stratégies d'atténuation pour les réparations qui ne peuvent être effectuées rapidement.	En accord	2029
4.94	classe toutes les tâches d'entretien et de réparation comme étant à risque haut, moyen ou faible.	En accord • Ceci est déjà mis en œuvre via le programme Survey 123 qui identifie les besoins en matière d'entretien.	En cours
4.101	assure l'examen opportun des préoccupations en matière de sécurité routière.	En accord	En cours
4.104	dispose de procédures adéquates pour assurer la mise en œuvre des recommandations en matière de sécurité routière.	En accord	2026
4.114	documente la justification claire des changements apportés aux sélections de projets fondées sur des données dans le plan d'immobilisations <i>La voie à suivre</i> afin de s'assurer que les risques critiques en matière de sécurité sont traités.	En accord	En cours

N° du par.	Recommandation	Réponse de l'entité	Date cible de mise en œuvre
4.118	examine tous les plans d'immobilisation des partenariats public-privé pour s'assurer que les travaux d'immobilisation requis en vertu du contrat seront réalisés et, dans le cas contraire, émettre un avis de non-conformité.	En accord	En cours
4.123	s'assure que les rapports de collisions sont analysés en temps opportun.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • Au cours des dernières années, le ministère a réduit l'arriéré de 4 ans à 4 mois. • Actuellement en cours de finalisation des rapports d'accident de 2024 (octobre 2025). 	En cours
4.130	s'assure que la date limite de soumission des données sur les collisions de Transports Canada est respectée.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • En bonne voie pour terminer les données de 2025 d'ici juin 2026 afin de respecter la date limite de soumission à Transports Canada. 	Juin 2026
4.138	analyse les données relatives aux collisions afin d'identifier les domaines à risque et d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • Nous travaillons actuellement à l'amélioration de l'outil d'évaluation du réseau routier afin de fournir des analyses statistiques plus fiables et une plus grande souplesse fonctionnelle. 	2027
4.142	établit et surveille les indicateurs de rendement clés relatifs à la réduction du nombre de collisions et des décès.	En accord <ul style="list-style-type: none"> • Inclus dans l'élaboration d'une stratégie provinciale de sécurité routière, conformément à la recommandation 4.25. 	2028

Annexe II :

Objectif et critères d’audit

L’objectif et les critères de notre audit du ministère des Transports et de l’Infrastructure sont présentés ci-dessous. Le ministère et ses cadres supérieurs ont examiné et approuvé l’objectif et les critères connexes.

Objectif	Déterminer si le ministère des transports et de l’infrastructure dispose de systèmes et de pratiques adéquats pour assurer la sécurité des déplacements des personnes et des marchandises, conformément à son mandat.
Critère 1	Le ministère dispose de systèmes et de pratiques adéquats pour identifier et atténuer les risques liés à la sécurité routière, y compris les collisions.
Critère 2	Les projets d’immobilisation routiers sont sélectionnés et classés par ordre de priorité en tenant compte des considérations de sécurité.
Critère 3	Les routes font l’objet d’une surveillance adéquate en matière de sécurité.
Critère 4	Les problèmes de sécurité sont évalués et traités de manière opportune.
Critère 5	Il existe des indicateurs de performance clés pour la sécurité routière, qui sont établis de manière appropriée, mesurables et communiqués au public

.

Annexe III :

Rapport d'assurance indépendant

Ce rapport d'assurance indépendant a été préparé par le Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick (VGNB) sur la sécurité routière auprès du ministère des Transports et de l'Infrastructure. Notre responsabilité consistait à fournir des renseignements objectifs, des conseils et une assurance pour aider l'Assemblée législative à examiner le ministère des Transports et de l'Infrastructure en ce qui concerne la sécurité routière.

Tous les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 – Missions d'appréciation directe de comptables professionnels agréés du Canada (CPA) qui est présentée dans le manuel de CPA Canada – Certification.

Le VGNB applique la Norme canadienne de gestion de la qualité 1 - Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certifications ou de services connexes. Cette norme exige que notre Bureau conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité, y compris des politiques ou des procédures concernant le respect des exigences éthiques, des normes professionnelles et des exigences légales et réglementaires applicables.

En effectuant le travail d'audit, nous nous sommes conformés aux exigences en matière d'indépendance et aux autres exigences éthiques des Règles de déontologie des comptables professionnels agréés du Nouveau-Brunswick et du Code de déontologie du Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick. Les Règles de déontologie et le Code reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de comportement professionnel.

Conformément à notre procédure d'audit habituelle, nous avons obtenu les informations suivantes de la part de la direction :

- la confirmation de la responsabilité de la direction pour l'objet de l'audit
- la reconnaissance de l'adéquation des critères utilisés pour l'audit
- la confirmation que toutes les informations connues qui ont été demandées ou qui pourraient avoir une incidence sur les constatations ou les conclusions de l'audit ont été fournies
- la confirmation que les conclusions du présent rapport sont fondées sur des faits

PÉRIODE COUVERTE PAR L'AUDIT

L'audit a porté sur la période allant du 1er avril 2023 au 31 décembre 2024. C'est à cette période que s'applique la conclusion de l'audit. Toutefois, afin d'acquérir une compréhension plus complète de l'objet de l'audit, nous avons également examiné certaines questions en dehors de cette période, lorsque nous l'avons jugé nécessaire.

DATE DU RAPPORT

Nous avons obtenu des éléments probants appropriés en quantité suffisante sur lesquels repose notre conclusion le 19 novembre 2025, à Fredericton (Nouveau-Brunswick).