

# Chapitre 1

## Commentaire d'introduction

### Contenu

Volume II fait état de deux rapports de performance de 2014.....	3
Mise à jour sur la recommandation de la VG concernant le plan détaillé à long terme sur la viabilité de l'infrastructure.....	4
Remerciements.....	9

# Commentaire d'introduction

## **Volume II fait état de deux rapports de performance de 2014**

### *Remise à neuf de la centrale de Point Lepreau – Phase II*

### *Interruption d'alimentation au centre de données*

### *Travaux de suivi sur les recommandations antérieures de la VG*

### *D'autres rapports 2014 à être déposés dans les mois à venir*

**1.1** Le présent volume de notre rapport de 2014 traite des rapports de performance suivants :

- Remise à neuf de la centrale de Point Lepreau – Phase II : Notre objectif était d'évaluer le caractère raisonnable des coûts principaux du projet de remise à neuf de 2,4 milliards de dollars. Ce rapport fait suite au rapport de la Phase I de 2013, qui portait sur la planification et l'exécution des travaux de remise à neuf et contenait des données financières sommaires.
- L'interruption d'alimentation au centre de données de Marysville, en juin 2014 : Notre objectif était d'examiner différents aspects liés à la panne de courant, les conséquences de cette panne pour les principaux services gouvernementaux et, surtout, de faire des recommandations pour combler les lacunes liées à la planification de la continuité des activités des TI organisationnelles;
- Travaux de suivi sur les recommandations de rapports antérieurs sur nos travaux d'optimisation des ressources et de performance.

**1.2** Je tiens également à informer le Comité des comptes publics de mon intention de déposer, dans les mois à venir, d'autres rapports d'audit de performance qui ont été effectués en 2014. Cet étalement dans la présentation des rapports découle des commentaires formulés par les intervenants lors de la mise à jour de notre plan stratégique. En divisant le rapport annuel ainsi, j'espère faciliter le travail des Comités des comptes publics et des corporations de la Couronne. Il est pratique courante, parmi d'autres vérificateurs généraux au Canada, de publier des rapports plus d'une

fois par année. Le comité des comptes publics peut choisir de se concentrer plus en détails sur le contenu de chaque rapport lorsqu'ils sont publiés.

**1.3** Les rapports d'audit de performance de 2014 qui restent à déposer portent sur les points suivants :

- Aide financière accordée à Atcon Holdings inc. et à l'industrie: cet audit fait suite à la motion unanime de l'Assemblée législative votée en juin 2013, demandant à la vérificatrice générale de procéder à un audit de l'aide financière accordée par la province à Robert Tozer et aux entreprises du groupe Atcon. Il nous a également été demandé de formuler des recommandations relatives à l'amélioration de la performance du ministère du Développement économique, anciennement appelé Entreprises Nouveau-Brunswick.
- Deux rapports concernant le ministère des Ressources naturelles : Sylviculture et approvisionnement en bois provenant des terres privées
- Rapport sur la sécurité des patients: Prévention et contrôle des infections dans les hôpitaux

*Réponse à l'Assemblée législative au sujet de l'aide financière accordée à Atcon Holdings inc. et à l'industrie*

*Sylviculture et approvisionnement en bois provenant des terres privées*

*Contrôle des infections*

**Mise à jour sur la recommandation de la VG concernant le plan détaillé à long terme sur la viabilité de l'infrastructure**

**1.4** J'ai formulé, dans le rapport 2012 de la vérificatrice générale, une recommandation à l'intention du ministère des Transports et de l'Infrastructure, 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.

**1.5** Cette recommandation faisait suite aux rapports antérieurs du vérificateur général concernant divers actifs immobilisés, en particulier au sujet de l'entretien reporté des routes et autoroutes (2012), des écoles (2011, 2005) et des ponts provinciaux (2013).

**1.6** Je tiens à réitérer cette très importante recommandation. « *La province a besoin d'un plan de viabilité détaillé pour l'infrastructure. Ce plan doit viser à assurer la viabilité et la sécurité de toutes les infrastructures essentielles, que ce soit les routes, les*

*hôpitaux, les écoles ou les ponts, tout en prenant en compte les défis financiers auxquels la province fait face.*

**1.7** *Il est essentiel que le plan contienne les éléments suivants :*

- 1. rationaliser les actifs (c.-à-d. les actifs considérés comme non essentiels sont mis hors service et cédés de manière appropriée);*
- 2. appliquer une démarche budgétaire à long terme qui prévoit des sommes pour l'entretien en fonction du cycle de vie;*
- 3. assurer une source protégée de financement au niveau de base qui est jugé nécessaire pour correctement entretenir les actifs en service;*
- 4. avoir un horizon de planification de 20 ans;*
- 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;*
- 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;*
- 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.*
- 8. mettre en place un processus ou un mécanisme pour assurer le respect d'une discipline financière à long terme (comme des modifications législatives, du financement prévu dans la loi ou des ententes contractuelles). »*

**Le ministère des Transports et de l'Infrastructure fait état de progrès quant à certains aspects du plan à long terme sur la viabilité de l'infrastructure**

**1.8** Le ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) a fait une mise à jour sur les progrès récents relatifs au plan en huit parties. La pièce 1.1 donne un compte rendu détaillé de ces progrès. En résumé, le MTI fait état de progrès pour certains aspects. Cependant, il reste beaucoup de travail à faire. Par exemple :

- 1) En ce qui concerne la rationalisation des actifs, le MTI a indiqué que le modèle de gestion des immobilisations peut inclure de telles décisions, cependant la mesure à laquelle ceci est utilisé n'est pas claire.
- 2) La réponse du MTI indique que le modèle de gestion des immobilisations jusqu'à date comprend seulement les routes, les ponts et les ponceaux. Les autres groupes d'actifs importants tels que les bâtiments (écoles, hôpitaux) n'ont pas été ajoutés. Par conséquent, une approche axée sur l'établissement des priorités en fonction des actifs nécessitant le plus de réparations n'est pas utilisée.
- 3) Bien que le MTI ait identifié le financement minimum afin d'optimiser le cycle de vie des routes, des ponts et des ponceaux, une source de financement assurée n'a pas été obtenue.
- 4) Le MTI considère qu'un horizon de 10 ans convient à la planification des immobilisations, mais un plan stratégique de seulement trois ans a été présenté au gouvernement en 2014.

**1.9** 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 fait face le gouvernement provincial.</p> <p>Il est essentiel que le plan contienne les éléments suivants :</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>L'élaboration du plan stratégique d'immobilisations du MTI fait appel au cadre décisionnel pour la gestion des immobilisations, qui utilise deux méthodes. Le modèle de gestion des immobilisations existantes permet de déterminer les calendriers de remise en état optimaux des immobilisations existantes pendant leur cycle de vie. La grille d'analyse multicritères, qui comprend également une analyse coûts-avantages, évalue les nouvelles constructions et les immobilisations pouvant faire l'objet d'un dessaisissement et établit des priorités pour celles-ci. Les dessaisissements permettent de rationaliser l'inventaire des immobilisations et de réduire les passifs à long terme qui sont associés aux activités d'entretien régulier et de remise en état.</p> <p>En ce qui concerne les revêtements de chaussées, le modèle de gestion des immobilisations propose de plus une politique pour déterminer les revêtements les plus abordables compte tenu de certains aspects, comme la catégorie de route, le recensement de la circulation, la circulation des camions, etc. [Traduction]</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>Le MTI a dressé un plan stratégique triennal pour les immobilisations (et élabore actuellement un plan de dix ans pour 2015) qui comprend les passifs liés à la gestion des routes, des ponts et des ponceaux existants. Le plan stratégique d'immobilisations permettra également de déterminer les conséquences d'un financement seulement partiel de la gestion des actifs, c.-à-d. augmentation des passifs infrastructurels, pourcentage de routes en mauvais état, etc. Un modèle de gouvernance a été élaboré pour le processus de planification des immobilisations. [Traduction]</p>
<p>3. assurer une source protégée de financement au niveau de base qui est jugé nécessaire pour correctement entretenir les actifs en service;</p>	<p>Le MTI a déterminé, à l'aide des modèles de gestion des immobilisations, le financement minimum requis pour optimiser le cycle de vie de ses routes, ponts et ponceaux. On procède actuellement au peaufinement du modèle relatif aux bâtiments. [Traduction]</p>

## Pièce 1.1 – Sommaire des recommandations (suite)

Recommandations	Réponse du ministère
4. avoir un horizon de planification de 20 ans;	Le MTI considère qu'un horizon de 10 ans convient mieux, compte tenu de l'incertitude entourant un horizon de 20 ans. Cet horizon de temps correspond aux périodes de planification d'autres provinces, dont le Québec. [Traduction]
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;	La grille d'analyse multicritères du MTI tient compte d'indicateurs économiques, sociaux, environnementaux et culturels au moment d'évaluer s'il faut ajouter des éléments à son inventaire d'immobilisations ou en soustraire. Le poids de chaque catégorie d'indicateurs peut varier en fonction de l'immobilisation. L'analyse coûts-avantages permet de mieux évaluer le RCI. Le modèle de gouvernance du MTI permet de faire en sorte que le travail de détermination des projets d'immobilisations soit fait avec toute la diligence raisonnable. [Traduction]
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;	Le MTI a élaboré des modèles de gestion pour ses routes, ponts et ponceaux et peaufine actuellement le modèle relatif aux bâtiments. Il a consulté d'autres ministères, dont le MEDPE [Ministère de l'Éducation et Développement de la petite enfance], qui souhaite adopter cette approche. [Traduction]
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;	Le plan du MTI comprend plusieurs paramètres de rendement, dont le pourcentage de routes en mauvais état, l'indice de l'état des ponts ainsi que le respect des exigences de gestion des immobilisations pour les dépenses relatives aux revêtements de routes qui sont indiquées dans son tableau de bord équilibré et qui sont reprises dans son rapport annuel.[Traduction]
8. mettre en place un processus ou un mécanisme pour assurer le respect d'une discipline financière à long terme (comme des modifications législatives, du financement prévu dans la loi ou des ententes contractuelles).	En 2014, le MTI a présenté au gouvernement un plan d'immobilisations stratégique de 3 ans et a l'intention de soumettre un plan de 10 ans en 2015. L'approbation de ces plans par le gouvernement encouragera la discipline budgétaire. [Traduction]

## Suivi des recommandations de travaux antérieurs d'optimisation des ressources et de performance

**1.10** Le présent volume de notre rapport fait état des travaux de suivi sur les progrès réalisés par les ministères et les organismes de la Couronne dans la mise en œuvre de nos recommandations. Pour la première fois, nous avons ajouté un tableau sur notre site Web à [www.agnb-vgnb.ca](http://www.agnb-vgnb.ca) qui montre les progrès quant à la mise en œuvre de nos rapports antérieurs. Nous espérons que les informations présentées seront utiles aux membres du Comité des comptes publics et du Comité des corporations de la Couronne pendant leurs délibérations.

**1.11** Le volume contient également :

- l'Annexe A, qui présente un résumé des projets importants réalisés dans les ministères et les organismes de la Couronne depuis dix ans;
- l'Annexe B, qui présente un rapport d'état détaillé relatif aux recommandations depuis 2010;
- 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 facilitera la tâche des membres des comités qui désirent retrouver tous les commentaires visant un ministère ou un organisme de la Couronne particulier lors de leur comparution devant le(s) comité(s).

## Remerciements

**1.12** 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.



Kim MacPherson, CPA, CA  
Vérificatrice générale