

Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme

Investir dans le renouvellement de l'infrastructure

Ministère des Transports et de l'Infrastructure
Février 2016



Table des matières

Message du ministre	1
1 Introduction	2
2 Inventaire des infrastructures du gouvernement du Nouveau-Brunswick	4
a Infrastructure provinciale	4
b État des actifs	4
3 Grands défis en matière d'infrastructure	6
4 Planification des immobilisations à long terme.	7
5 Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme – processus	7
a Gestion des actifs – remise en état des actifs routiers existants.	8
b Analyse fondée sur des données probantes pour l'ajout d'actifs routiers et la désaffectation d'actifs existants	9
c Gestion des actifs – remise en état et analyse fondée sur des données probantes pour les bâtiments.	10
6 Coûts de remise en état et de construction des infrastructures des transports et des bâtiments	11
7 Gouvernance	12
8 Cadre de planification qui en résulte	13
a Bâtir en misant sur le savoir-faire	13
b Partenariats	13
c Possibilités d'optimisation	13
d Retombées économiques des dépenses associées au renouvellement de l'infrastructure.	14
e Résultats prévus – avantages et défis	14
9 Reddition de comptes, rapports et communications	15
10 Conclusion : Vision et planification pour l'avenir	15
Annexe A :	16
Annexe B :	17

**Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme
Investir dans le renouvellement de l'infrastructure**

**Ministère des Transports et de l'Infrastructure
Février 2016**

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 978-1-4605-1202-9 (édition imprimée)
ISBN 978-1-4605-1201-2 (PDF: English)
ISBN 978-1-4605-1203-6 (PDF: française)

10554

Message du ministre

Notre gouvernement s'engage à effectuer des investissements stratégiques dans le renouvellement des infrastructures qui maximiseront les retombées économiques, soutiendront la croissance économique de la province et assureront la sécurité publique. Cet engagement est conforme aux priorités que nous sommes fixées : créer des emplois, gérer notre situation financière et faire du Nouveau-Brunswick le meilleur endroit pour élever une famille.

Je suis fier, en ma qualité de ministre des Transports et de l'Infrastructure, de présenter le *Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme : Investir dans le renouvellement de l'infrastructure*, qui servira de fondement à l'élaboration de notre plan d'immobilisations. Ce cadre et le plan qui en découle mettront en évidence les investissements que nous nous proposons de faire dans le réseau routier et d'autres infrastructures publiques afin de favoriser la création immédiate d'emplois et d'assurer la prévisibilité de notre programme de construction.

Les investissements prévus par le gouvernement dans les projets d'immobilisations permettront d'entretenir plus efficacement nos routes et d'autres infrastructures, car ils s'appuient stratégiquement sur les principes de gestion des actifs et sur le résultat des évaluations fondées sur des données probantes.

Le *Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme* constitue la feuille de route qui guidera et remettra en marche le Nouveau-Brunswick. Notre gouvernement utilise un processus décisionnel fondé sur des faits tangibles, et ce cadre de planification, qui s'appuie sur des prévisions efficaces et responsables, permettra d'améliorer la transparence et la reddition de comptes pour la population néo-brunswickoise.

Pour le mettre en œuvre, nous prévoyons collaborer étroitement avec le gouvernement fédéral, les municipalités et avec nos partenaires des secteurs de la construction, de l'architecture et du génie-conseil au Nouveau-Brunswick.



L'honorable Roger Melanson
Ministre des Finances
Ministre des Transports et de l'Infrastructure



1 Introduction

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick entretient une infrastructure colossale. Tout au long du présent document, l'accent sera mis sur deux catégories principales d'infrastructure :

- le **réseau routier**, qui englobe les routes, les ponts, les ponceaux et d'autres ouvrages liés à la circulation des véhicules au Nouveau-Brunswick ;
- les **bâtiments**, qui englobent les immeubles de bureaux, les hôpitaux, les écoles et d'autres bâtiments dont le gouvernement est propriétaire ou locataire pour fournir des services aux habitants de la province.

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) gère la plus grande partie de l'infrastructure du gouvernement provincial. Ce document décrit la manière dont le Ministère investira pour entretenir, remettre en état et, le cas échéant, désaffecter les infrastructures et en construire d'autres.

L'une des méthodes clés du MTI est la méthodologie éprouvée appelée gestion des actifs, qui consiste à établir un plan détaillé à long terme pour l'infrastructure du gouvernement provincial. Parallèlement à la mise en œuvre de cette méthodologie, le MTI a créé un cadre de planification qui comprend les composantes suivantes :

- la **gestion des actifs** pour gérer la remise en état ;
- **évaluation fondée sur les données probantes** pour les nouvelles constructions et les désaffectations.

Ce cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme soutiendra les priorités du gouvernement :

- **Création d'emplois** : Tandis que la construction peut donner lieu à des effets positifs, les études montrent que les investissements dans l'infrastructure des transports procurent des avantages durables sur le plan de l'amélioration de la productivité et de la compétitivité économique.
- **Responsabilité financière** : Les projets qui font partie du plan ont été choisis à l'aide d'outils éprouvés de gestion des actifs et d'évaluation fondée sur des données probantes pour s'assurer à la fois que les coûts élevés associés à la remise en état sont évités et que les projets qui renforcent la capacité affichent le plus grand rendement du capital investi par rapport aux investissements en immobilisations concurrents.
- **Meilleur endroit pour élever une famille** : Actuellement, les coûts de transport par habitant au

Nouveau-Brunswick sont parmi les plus élevés au Canada; les investissements dans le secteur du transport rendront les routes plus sûres, diminueront le temps de trajet, réduiront les coûts d'exploitation des véhicules et rendront la vie au Nouveau-Brunswick plus abordable.

Investir dans le renouvellement de l'infrastructure

Pendant des années, les difficultés financières et d'autres facteurs ont eu pour conséquence de reporter et de retarder des travaux d'entretien et de remise en état de routes et de bâtiments au Nouveau-Brunswick, ce qui a contribué à la détérioration de son infrastructure. Cette situation a abouti au rapport de 2012 du Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick dans lequel il est noté :

« Au fur et à mesure que la dette d'infrastructure augmente, nous nous inquiétons de la possibilité que la province se trouve dans une situation où la viabilité du réseau routier ne pourra plus être maintenue, compte tenu du financement annuel limité, parce qu'il en coûtera plus cher pour réparer des routes très détériorées. »

Le Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme vise à répondre à l'appel à l'action lancé par le Bureau du vérificateur général.

Le Cadre illustre également la vision du gouvernement d'investir stratégiquement dans le renouvellement de l'infrastructure afin de maximiser les retombées économiques et de soutenir le développement économique du Nouveau-Brunswick tout en assurant la sécurité de l'infrastructure et du public.

Les investissements stratégiques dans l'infrastructure créeront les emplois et la croissance économique dont la province a tant besoin. Le gouvernement s'est engagé à atteindre cet objectif cible :

- en créant un fonds d'investissement dans l'infrastructure de 900 millions de dollars supplémentaires répartis sur six ans;
- en élaborant un « plan pluriannuel de dépenses en infrastructure » qui :
 - reposera sur les principes de gestion des actifs et sur les évaluations fondées sur des données probantes afin de permettre de planifier et d'établir des priorités plus efficacement en ce qui concerne les besoins en immobilisations;
 - assurera la prévisibilité;

- accroîtra la transparence et améliorera la reddition de comptes;

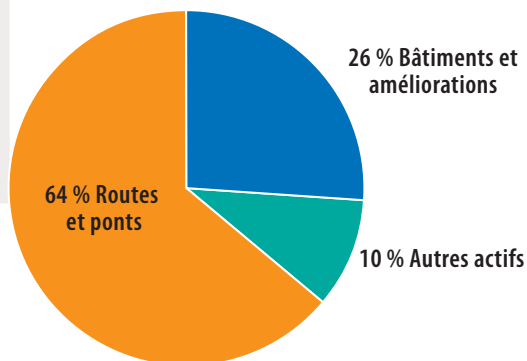
Le Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme englobe essentiellement trois catégories d'infrastructures :

- Les **actifs existants** qui, grâce à des travaux d'entretien, de réparation ou de remise en état, peuvent continuer à servir la province pendant des années. Les actifs existants seront traités au moyen de la gestion des actifs par la remise en état afin d'entretenir et de réparer chaque actif existant tout au long de sa vie utile de manière à ce que chaque actif reçoive le traitement requis au moment approprié. Lorsque le traitement est effectué correctement, il peut prolonger la durée de vie de l'actif et réduire les dépenses associées aux travaux d'entretien et de réparation qu'il faut réaliser au cours de la durée de vie de celui-ci ;
- Les **nouveaux actifs** qui doivent être construits à la suite d'un examen et d'un processus d'établissement des priorités minutieux. Ces nouveaux actifs seront traités comme de nouvelles constructions afin de déterminer les nouveaux projets d'immobilisations et en établir la priorité d'après les outils d'évaluation fondée sur des données probantes ;
- Les **actifs existants** dont la désaffectation doit être envisagée en raison du fait qu'ils ne sont plus utiles ou utilisables. Les actifs existants seront traités au moyen de la désaffectation afin de déterminer ceux qui pourraient être considérés comme redondants et de les classer par ordre de priorité à l'aide d'outils d'évaluation fondée sur des données probantes.

2 Inventaire des infrastructures du gouvernement du Nouveau-Brunswick

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick possède plus de 8 milliards de dollars en actifs, dont 5,2 milliards de dollars dans les routes et les ponts et 2,15 milliards de dollars dans les bâtiments et leurs améliorations. Cet inventaire croît chaque année. Au Canada, le Nouveau-Brunswick se classe au troisième rang pour la densité du réseau routier avec revêtement (nombre de kilomètres carrés par habitant) derrière l'Île-du-Prince-Édouard et la Saskatchewan.

Inventaire et valeurs des actifs de la Couronne en 2014-15 (8,15 milliards de dollars)



a Infrastructure provinciale



Transport *

- 22 813 km de routes provinciales (avril 2015)
- 3 226 ponts
- 9 services de traversiers (6 traversiers fluviaux et 3 traversiers côtiers)

*Le nombre de kilomètres inclut les partenariats public-privé (PPP).

Bâtiments

- Bâtiments appartenant au gouvernement du N.-B. : 375
- Bâtiments loués par le gouvernement du N.-B. : 147
- 3 parcs industriels

b État des actifs

Dans le cadre de la planification stratégique des immobilisations à long terme, l'objectif du MTI consiste à améliorer l'état global des infrastructures. Cet objectif peut être atteint en partie à l'aide des outils de gestion des actifs qui permettent d'examiner le cycle de vie de chaque actif et de déterminer les travaux de remise en état qui peuvent s'imposer à chaque étape de sa vie utile. Le Ministère peut alors investir à bon escient et effectuer les travaux appropriés au bon moment pour assurer la viabilité à long terme de l'actif.

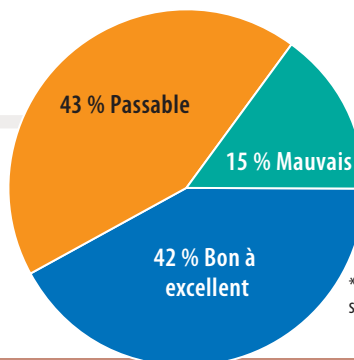
État des routes : Le Ministère utilise la gestion des actifs pour élaborer des plans efficaces et efficients en vue d'améliorer l'état du revêtement routier et de maximiser le financement des travaux de remise en état.

L'état des routes repose sur l'indice de rugosité :

- Bon à excellent : « Bon » signifie que l'actif présente

une certaine détérioration mais qu'il offre toujours un très haut niveau de rendement. Certains travaux de préservation sont envisageables. « Excellent » signifie que l'actif est pratiquement à l'état neuf et montre très peu de détérioration.

Inventaire de l'état des routes du MTI - automne 2015

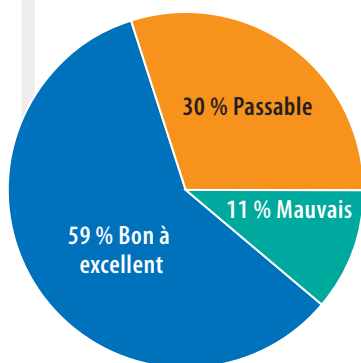


* Exclut : PPP et routes sans revêtement.

- Passable L'actif est détérioré au point où la remise en état ou le remplacement seraient envisageables. Le rendement fonctionnel est encore acceptable.
- Mauvais : L'actif est détérioré au point où une remise en état importante ou le remplacement est nécessaire. Le rendement fonctionnel est inférieur aux niveaux acceptables.

L'état des ponts repose sur l'indice de l'état des ponts (IEP). Lors de l'inspection régulière, des données sont recueillies sur chaque composante afin de générer un IEP. L'IEP en tant que tel n'est pas une mesure de la sécurité d'un ouvrage. Il est calculé en évaluant et en notant chaque composante de l'ouvrage afin de déterminer sa valeur actuelle. L'IEP permet au Ministère d'avoir une meilleure idée de l'inventaire des ponts. Il ne s'agit là que d'une façon parmi d'autres de déterminer les ouvrages qui ont besoin d'être réparés, remis en état ou remplacés.

Inventaire de l'état des ponts du MTI - automne 2015



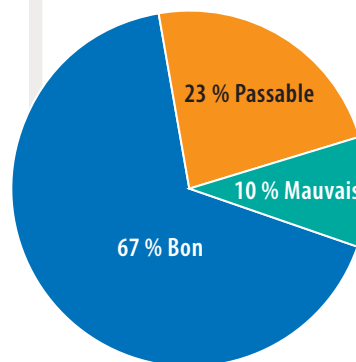
L'IEP évalue un ouvrage sur une échelle de 0 à 100 d'après le barème suivant :

- Bon à excellent : IEP entre 71 et 100. Des travaux de remise en état ne sont habituellement pas requis dans les cinq prochaines années.
- Passable : IEP entre 60 et 70. Des travaux de remise en état sont requis dans les cinq prochaines années.
- Mauvais : IEP inférieur à 60. Des travaux de remise en état sont requis dans un délai d'environ un an.

Le Ministère se penche actuellement sur la question de l'état des ponts en planifiant stratégiquement la remise en état et en intégrant les stratégies de gestion des actifs dans sa planification.

État des toitures : Le graphique ci-dessous présente un exemple d'indice de l'état des toitures du portefeuille de bâtiments du Ministère en fonction de l'âge et des défaillances. Le Ministère utilise l'indice de l'état des toitures ci-dessous pour investir stratégiquement les fonds disponibles pour la remise en état.

État des toits des bâtiments du MTI par région - automne 2015



- Bon : Aucune défaillance visible ou des défaillances très mineures qui ne requièrent généralement aucune réparation (problèmes esthétiques par exemple).
- Passable : Petit nombre de défaillances dont la gravité est limitée. Les défaillances requièrent une surveillance ou des réparations mineures.
- Mauvais : Défaillances graves ou étendues qui requièrent des réparations importantes ou un remplacement.

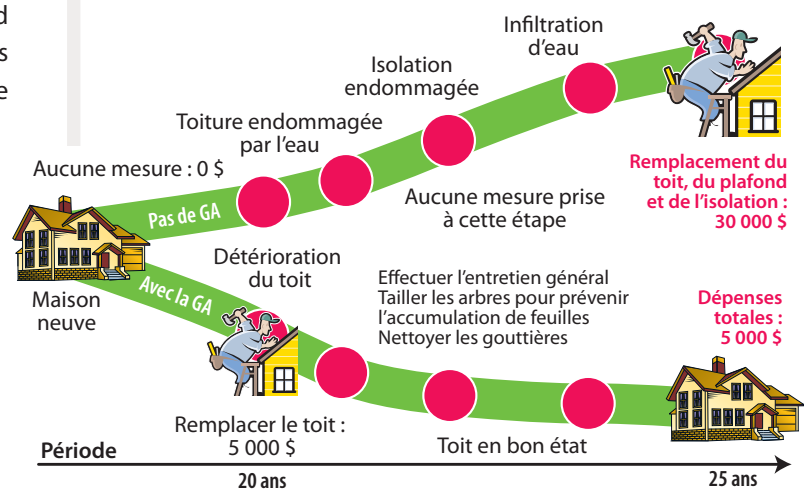
3 Grands défis en matière d'infrastructure

Lorsqu'il est question d'infrastructure, le Nouveau-Brunswick doit composer avec un certain nombre de facteurs :

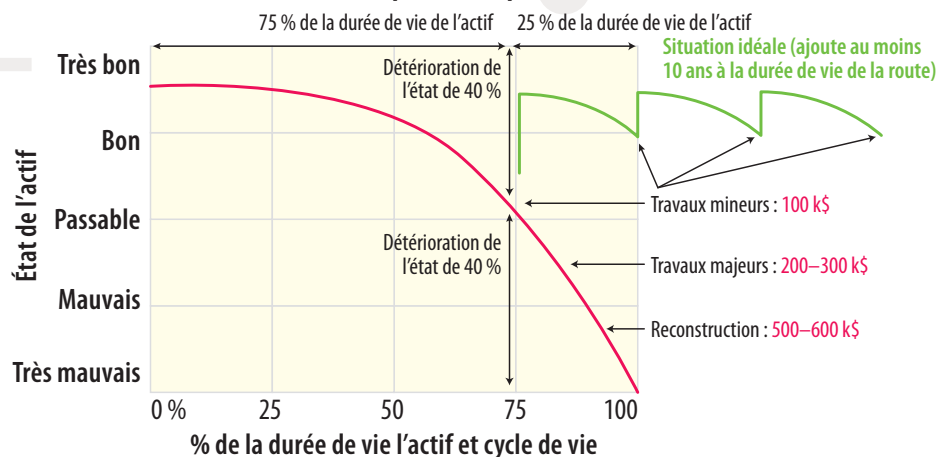
- Le besoin d'investissements immédiats dans la remise en état des infrastructures vieillissantes afin de prolonger leur durée de vie le plus longtemps possible. À mesure que l'infrastructure vieillit, les coûts d'entretien augmentent.
- La situation financière de la province illustre l'importance d'élaborer un cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme pour classer les projets par ordre de priorité stratégique.

Il est impératif d'utiliser les outils et les principes de gestion des actifs afin de déterminer les moindres coûts du cycle de vie liés à l'entretien et à la remise en état de l'infrastructure et d'utiliser d'autres outils de décision fondée sur les données probantes afin de donner la priorité aux grands projets d'immobilisations. Le gouvernement provincial doit jouer un rôle de premier plan en se faisant le défenseur de la philosophie de la gestion des actifs.

Les diagrammes suivants permettent d'expliquer les avantages d'appliquer la gestion des actifs pour la remise en état des actifs existants. Le premier diagramme est une simple analogie qui montre comment la gestion des actifs peut s'avérer profitable à un propriétaire de maison. Il faut souligner que les dépenses sont six fois plus élevées lorsque les travaux courants d'entretien et de remise en état sont négligés. Le second diagramme montre la manière dont les coûts de traitement peuvent monter en flèche lorsque la remise en état est reportée.



Gestion des actifs pour l'asphalte



4 Planification des immobilisations à long terme

L'exercice de planification des immobilisations comprend l'élaboration d'un plan à trois axes :

- un plan opérationnel sur un an;
- un plan tactique sur trois ans;
- un plan stratégique à long terme sur dix ans.



5 Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme – processus

Tous les grands projets d'immobilisations passent par les phases suivantes :

- détermination du projet et établissement des priorités;
- planification environnementale et fonctionnelle;
- conception;
- construction

Un projet peut prendre de nombreuses années avant de passer de l'étape « détermination et établissement des priorités » à l'étape « construction » et d'être entièrement achevé. Pour chaque projet éventuel, il est important de tenir compte du calendrier de l'ensemble du processus dans l'élaboration du plan stratégique des immobilisations à long terme.

Lors du processus de planification des immobilisations, les projets sont déterminés et classés par ordre de priorité au moyen de divers outils et méthodes, qui comprennent notamment :

- un examen des indices de l'état de l'infrastructure et des restrictions de poids;
- un examen des questions environnementales;

- un examen des données techniques internes, comme les statistiques sur les accidents;
- des consultations auprès des principaux intervenants de l'industrie;
- des consultations des municipalités;
- des consultations des députés de l'Assemblée législative;
- la consultation d'autres ministères provinciaux;
- la gestion des actifs et les outils d'évaluation fondée sur des données probantes.

Une fois établi l'ordre des priorités, les activités de planification environnementale et de haut niveau peuvent avoir lieu. Selon le projet, cela peut prendre plusieurs années. Ces activités de planification peuvent comprendre un examen environnemental préalable, l'acquisition de terrains, des consultations publiques (y compris avec les collectivités des Premières Nations concernées), des relevés d'arpentage, des études géotechniques et l'obtention des permis adéquats. La phase suivante comprend des devis détaillés de conception et de construction en vue de l'achat des biens et services

requis, de la construction et de l'achèvement du projet.

Remarque : Voir l'annexe A : Calendrier de la planification des immobilisations du ministère des Transports et de l'Infrastructure – grands projets d'immobilisations (cycle annuel régulier).

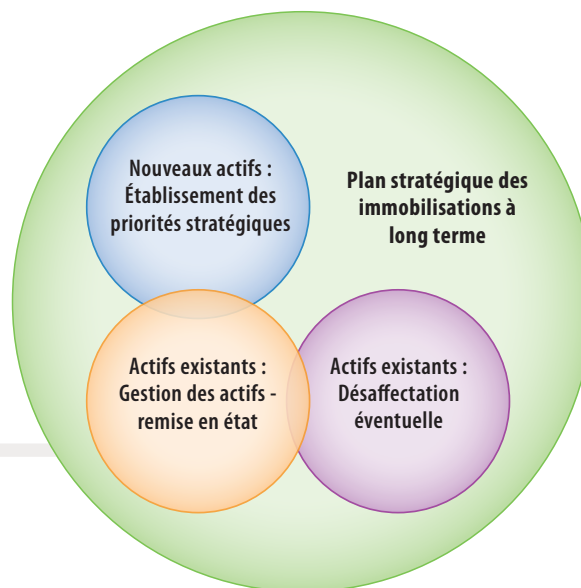
Approche du cadre de planification du ministère des Transports et de l'Infrastructure :

Une fois déterminés, les projets sont classés par ordre de priorité dans le Cadre de planification à l'aide des outils de gestion des actifs ou de l'analyse fondée sur les données probantes selon le type d'actif et de projet :

- Gestion des actifs – **remise en état** des actifs routiers existants;
- Analyse fondée sur des données probantes pour l'**ajout** de nouveaux actifs routiers (**nouvelle construction**) ou la **désaffectation** d'actifs routiers existants;
- Gestion des actifs – remise en état et évaluation (analyse) fondée sur des données probantes pour les **bâtiments**.

L'objectif du Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme est de faire des recommandations afin de s'assurer que :

- les infrastructures du Ministère sont entretenues de manière à maximiser leur durée de vie utile sé-



curitaire à un coût minimal;

- les nouveaux projets d'immobilisations sont classés par ordre de priorité d'après des critères prédéterminés et crédibles (analyse fondée sur des données probantes) et les coûts estimatifs de leur remise en état continue sont entièrement déterminés et comptabilisés en tant que charges futures;
- les infrastructures du Ministère sont examinées au besoin en vue d'une éventuelle désaffectation.

a Gestion des actifs – remise en état des actifs routiers existants

La gestion des actifs indique le niveau de financement associé à la remise en état qui est à la fois approprié et requis pour traiter l'infrastructure vieillissante. Cette gestion indique précisément le moment et l'endroit où il faudra effectuer des traitements mineurs ou majeurs ainsi que des traitements de reconstruction.

- Le **traitement mineur** pour l'asphalte consiste généralement à traiter la surface, par exemple en retirant une mince couche d'asphalte et en asphaltant à nouveau. Les routes qui doivent avoir ce type de réparation présentent généralement des fissures ou des déformations et, si ces surfaces ne sont pas traitées, cela peut rapidement donner lieu à de plus grands travaux de remise en état qui se révéleront bien plus coûteux.
- Les **traitements majeurs et les traitements de reconstruction** visent à réparer un nombre considérable de problèmes liés à l'asphalte; ces traitements consistent à retirer une grande partie du revêtement d'asphalte pour ensuite procéder à d'autres travaux

de revêtement. Il faut appliquer ce traitement lorsque la surface de la route présente des fissures, des nids-de-poule ou d'importantes crevasses. Il aurait été possible d'éviter ce type de réparation en effectuant auparavant un traitement mineur.

L'objectif de la remise en état dans la gestion des actifs est de s'assurer que le travail est effectué au moment optimal afin d'éviter à l'avenir des réparations plus coûteuses; c'est l'approche du « bon traitement, au bon moment, au bon endroit » par rapport à l'approche du « pire d'abord ».

Par définition, les projets qui ne changent pas en général la capacité du réseau sont des projets de remise en état pour la gestion des actifs. Autrement dit, les projets qui remettent simplement les actifs en état (c.-à-d. dans leur état d'origine) sans modifier la capacité seront déterminés et classés par ordre de priorité à l'aide des principes de remise en état de la gestion des actifs.

Comme on l'a noté précédemment, le Ministère utilise une méthodologie de gestion des actifs pour

planifier les travaux d'entretien, de réparation et de remise en état, et parfois, pour planifier la désaffectation des infrastructures, comme les ponts, les ponceaux, les routes et les bâtiments.

Tous les actifs se détériorent avec le temps. Un entretien régulier et des travaux mineurs de remise en état peuvent ralentir cette détérioration. Traiter un actif avant qu'il ne fasse l'objet d'une détérioration majeure peut aider à éviter des travaux plus coûteux par la suite. De plus, il présente l'autre avantage d'offrir au public un accès plus sûr et de meilleure qualité.

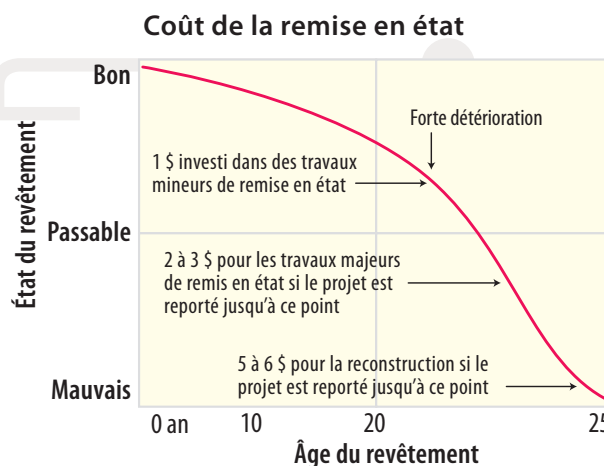
La gestion des actifs consiste à gérer et à prévoir stratégiquement l'entretien, les réparations et la remise en état et, le cas échéant, la désaffectation, ce qui à long terme aidera à faire face aux défis posés par l'infrastructure vieillissante du gouvernement provincial d'une manière efficace et économique.

D'un point de vue global, l'application d'une approche de gestion des actifs à la remise en état des immobilisations comprend plusieurs étapes :

- 1) Dresser l'inventaire des actifs que possède le gouvernement et :
 - a. évaluer la valeur de chaque actif ou de chaque groupe d'actifs;
 - b. évaluer l'état de chaque actif;
 - c. estimer la durée de vie de chaque actif avant qu'il ne faille le remplacer;
 - d. déterminer les travaux d'entretien, de réparation et de remise en état nécessaires à court terme pour redonner à chaque actif un état jugé bon ou excellent;
- 2) Établir un budget de dépenses à court terme et à

long terme pour la gestion des actifs;

- 3) Dresser une liste de priorités de manière à définir l'utilisation la plus efficace des ressources actuelles à consacrer aux actifs, et ce, à court et à long terme;
- 4) Créer un plan de gestion des actifs qui établit les échéances pour permettre une gestion appropriée de chaque actif à court et à long terme;
- 5) Mettre en œuvre le plan de manière efficace et prévoir les imprévus qui pourraient survenir.



La gestion des actifs par la remise en état nécessite la mobilisation d'une vaste équipe de professionnels qui travaillent en consultation avec les intervenants pour créer le plan de gestion des actifs du gouvernement provincial. Cette équipe de professionnels est composée entre autres d'ingénieurs, de comptables, d'analystes de données et de professionnels spécialisés dans l'entretien et la construction.

b Analyse fondée sur des données probantes pour l'ajout d'actifs routiers et la désaffectation d'actifs existants

Lorsque le Ministère envisage d'ajouter une nouvelle infrastructure (p. ex. nouveau pont ou bâtiment) ou de désaffecter un actif existant (p. ex. un pont qui ne sert plus), il a recours aux outils d'analyse fondée sur des données probantes, dont la matrice d'analyse multicritères (AMC).

Avant que le Ministère examine les projets en matière de transport à l'aide des outils d'évaluation fondée sur des données probantes (comme la matrice AMC), il doit effectuer un processus de présélection technique afin de déterminer le meilleur choix ou le choix privilégié du point de vue de l'ingénierie et de la sécurité. La matrice

d'AMC représente un changement par rapport à une approche très subjective d'établissement des priorités; il s'agit en fait d'un processus objectif plus large qui évalue les projets d'après quatre critères : économique, social, environnemental et culturel.

Les critères comprennent plusieurs indicateurs qui sont utilisés pour noter le projet. Les éventuels projets seront évalués et notés à partir de la matrice d'AMC et les résultats seront utilisés par la direction du Ministère qui se chargera de classer les projets de manière plus efficace tout au long du processus de planification des immobilisations à long terme.

Il faut souligner que les données (y compris la collecte de données) sont cruciales au processus de classement

des projets par ordre de priorité et à l'utilisation des outils d'analyse fondée sur des données probantes.

c Gestion des actifs – remise en état et analyse fondée sur des données probantes pour les bâtiments

Le Cadre de planification pour les bâtiments suit les mêmes principes que ceux de la gestion des actifs par la remise en état et de l'évaluation (analyse) fondée sur des données probantes pour les routes et les ponts. Les bâtiments comprennent les toits, les fenêtres, les chaudières, les ascenseurs et les recouvrements de sol. La gestion des bâtiments est un cadre de processus et de prise de décision qui permet de gérer toute la durée de vie des actifs physiques d'une manière rentable.

6 Coûts de remise en état et de construction des infrastructures des transports et des bâtiments

Même si le Ministère met tout en œuvre pour stabiliser ou réduire les coûts associés à la remise en état de l'infrastructure, de nombreux facteurs peuvent influencer les coûts pour différents actifs. Par exemple, les conditions météorologiques défavorables (p. ex. tempêtes de verglas, inondations) peuvent avoir une incidence majeure sur l'usure de l'infrastructure, et, par conséquent, sur l'augmentation des coûts liés à la remise en état de ces actifs. Le Ministère essaie d'exploiter chaque occasion de regrouper les contrats et de lancer des appels d'offres à une étape précoce afin de limiter les coûts de construction.

L'ajout continu d'actifs à l'inventaire provincial entraîne des défis, qu'il s'agisse de construction ou d'acquisition,



d'entretien ou de réparation au fil du temps. Par conséquent, le Ministère se doit d'examiner attentivement chaque ajout proposé pour s'assurer qu'il constitue une utilisation efficiente des ressources publiques et qu'à long terme il contribuera à la croissance économique de la province.

Afin de limiter la taille de l'inventaire des actifs, le Ministère examine également certains actifs qui peuvent ne plus être utiles au gouvernement provincial et au public en vue de les désaffecter (retirer l'actif de manière à éliminer les travaux coûteux d'entretien ou de réparation) ou de les vendre. Ces exemples comprennent un bâtiment provincial qui ne sert plus comme locaux à bureaux et qui pourrait être vendu ou loué à une tierce partie, ou un pont vieillissant ou redondant où le débit de circulation a considérablement diminué et qui pourrait être désaffecté.

Routes (en \$ de 2015)

Remise en état et resurfaçage (routes à deux voies) :
de 300 000 \$ à 450 000 \$ environ par kilomètre.

Travaux d'amélioration (terrassment et revêtement) :
de 500 000 \$ à 2 million de dollars par km.

Enduit superficiel : de 20 000 \$ à 70 000 \$ environ par km.

Autres traitements de préservation du revêtement :
de 20 000 \$ à 200 000 \$ environ par km.

Autres traitements de préservation du revêtement :
de 20 000 \$ à 200 000 \$ environ par km.

Nouvelle construction routière (en \$ de 2015)

Travaux de terrassment et de revêtement (4 voies) :
de 2,9 à 4,2 millions de dollars environ par km.

Travaux de terrassment et d'asphaltage (deux voies) :
de 500 000 \$ à 2 millions de dollars par km.

Ponts (en \$ de 2015)

Remise en état : de 500 \$ à 3 000 \$ le mètre carré

Nouvelle construction : de 4 500 \$ à 5 500 \$ le mètre carré

Bâtiments (en \$ de 2015)

Remise en état : de 15 \$ à 20 \$ le mètre carré.

Nouvelle construction : de 20 \$ à 40 \$ le mètre carré

7 Gouvernance

Dans une perspective plus large, la gouvernance désigne la structure et les processus utilisés pour superviser, gérer et administrer un programme conformément aux politiques, aux lignes directrices et à la législation. Le Ministère a établi un modèle de gouvernance pour officialiser les structures et les processus liés à l'élaboration du Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme. Le modèle de gouvernance aide à garantir qu'une vaste approche objective et systématique est appliquée pour déterminer et évaluer les projets proposés et en établir la priorité. Ce modèle définit et documente clairement les procédures, les rôles et les responsabilités de chaque partenaire dans le but de garantir la continuité et la coordination ainsi que la reddition de comptes relatives aux décisions et à leur fondement qui soutiennent les projets du plan d'immobilisations. Enfin, le modèle établit l'assurance de la qualité en veillant à ce que toute l'information soit entièrement validée avant d'être transmise à l'extérieur du Ministère.

En tant qu'organisation axée sur l'excellence du rendement, le Ministère est convaincu que son modèle de gouvernance permettra d'élaborer un cadre complet et détaillé de planification stratégique des immobilisations à long terme pour la construction, la remise en état et la désaffectation de ses infrastructures.

Un comité de gouvernance et un comité directeur de haut niveau ont été formés afin de coordonner et d'harmoniser les activités des diverses directions concernées par l'élaboration, le maintien et la mise en œuvre du plan.

8 Cadre de planification qui en résulte

a Bâtir en misant sur le savoir-faire

Le Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme s'appuie sur une planification et des connaissances antérieures. Grâce à l'utilisation de la méthodologie précitée, le Cadre de planification a été affiné pour tenir compte des principes de gestion des actifs, des évaluations fondées sur des données probantes et des pratiques exemplaires qui s'appliquent aux routes, aux ponts et aux bâtiments conformément

aux engagements du gouvernement provincial et aux recommandations du Bureau du vérificateur général.

Les améliorations continues apportées à la méthode de planification du Ministère et aux outils utilisés font partie intégrante du processus annuel lié au cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme.

b Partenariats

Les initiatives de partenariat avec le gouvernement fédéral, les entreprises du secteur privé et les municipalités, par exemple, pourraient être un moyen de faire face aux défaillances de l'infrastructure plus rapidement et lorsque les fonds sont limités. D'autres méthodes

de prestation des services pourraient permettre la participation du secteur privé et des gouvernements à la conception, à la construction et à l'entretien d'actifs particuliers.

c Possibilités d'optimisation

En vertu du *Nouveau Plan Chantiers Canada* du gouvernement fédéral, il est possible de tirer profit d'importantes possibilités d'investissement dans la gestion des actifs par la remise en état. Dans le cadre du Volet Infrastructures provinciales-territoriales du *Nouveau Fonds Chantiers Canada*, la remise en état des routes classées routes nationales pourrait faire l'objet d'un partage des coûts jusqu'à 50 pour cent. La remise en état des routes du réseau routier national est admissible à un financement fédéral, ce qui signifie que le montant versé par le Nouveau-Brunswick peut être optimisé par le *Nouveau Plan Chantiers Canada*.

Au-delà de cette initiative fédérale, le Ministère considère les partenaires suivants comme sources possibles d'optimisation :

- Fédéral :
 - Transport Canada – Portes et corridors commerciaux, Programme d'amélioration des passages à niveau.
 - Industrie Canada – Conseil national de recherches.
 - Agence de promotion économique du Canada atlantique – Fonds d'innovation de l'Atlantique, etc.
- Municipal :
 - Partenariats avec les municipalités.

- Provincial :
 - Fondation de l'innovation du Nouveau-Brunswick.
 - Ministère de l'Éducation postsecondaire, de la Formation et du Travail.
 - Possibilités similaires.
- Intergouvernemental
 - Ponts entre le Nouveau-Brunswick et le Québec ou le Maine.

En plus des initiatives gouvernementales, il existe d'autres possibilités d'optimiser les investissements à partir du secteur privé, notamment à partir du financement partagé pour la construction des couloirs stratégiques de transport (p. ex. partenariat avec l'industrie forestière), les foyers de soins, le logement social et bien d'autres encore.

Dans le cadre du processus d'établissement des priorités, les discussions avec d'autres partenaires seront entreprises afin d'examiner toutes les possibilités d'optimisation.

d Retombées économiques des dépenses associées au renouvellement de l'infrastructure

Comme les coûts du transport peuvent atteindre jusqu'à 30 pour cent pour certaines industries, des investissements dans l'infrastructure peuvent réduire considérablement les coûts opérationnels et améliorer la compétitivité de l'économie provinciale. De récentes études réalisées par le Conference Board du Canada révèlent que chaque dollar investi dans l'infrastructure des transports réduit les coûts opérationnels de 11 cents en moyenne. Ce chiffre devrait être un argument de poids pour attirer de nouvelles entreprises et conserver celles qui sont déjà présentes dans la province. Par ailleurs, les investissements réalisés dans l'infrastructure des transports peuvent conférer des avantages aux familles néo-brunswickoises, car ces investissements permettent, entre autres, de réduire le nombre de col-

lisions à l'origine de décès et de blessures corporelles, de réduire les coûts d'exploitation des véhicules et le temps de trajet, et d'améliorer l'accès aux soins de santé et à d'autres services.

En plus de la croissance économique stimulée par une amélioration de la compétitivité, il existe d'autres incidences majeures qui sont générées par la phase de construction. Selon les tableaux d'entrées-sorties de Statistique Canada, chaque million de dollars investi dans les travaux de génie liés aux transports génère 620 000 \$ en PIB et crée 9,87 emplois directs et indirects. Dans le même ordre d'idée, chaque million investi dans la construction de bâtiments non résidentiels génère 600 000 \$ en PIB et crée 9,5 emplois directement et indirectement.

e Résultats prévus – avantages et défis

Le Bureau du vérificateur général a recommandé que le gouvernement provincial applique les principes de gestion des actifs afin de réduire le passif croissant associé au déficit de l'infrastructure. Comme il a été indiqué précédemment, la gestion des actifs par la remise en état des routes réduit les coûts d'exploitation des véhicules, améliore la sécurité et réduit le temps de trajets, ce qui confère des avantages au public et à l'industrie. De plus, cette gestion des actifs procure des avantages en matière de compétitivité à l'économie néo-brunswickoise en permettant d'attirer et de conserver les entreprises. Les avantages sur le plan de l'emploi et du PIB sont générés à partir de la phase de construction et grâce à l'amélioration de la compétitivité que les routes bien entretenues créent, comme la réduction du temps de trajet, la diminution de la dépréciation des véhicules et l'augmentation des capacités de charge.

9 Reddition de comptes, rapports et communications

Le plan à long terme utilisé par le Ministère pour produire le cadre de planification sera mis à jour chaque année et approuvé par le processus d'établissement du budget des immobilisations.

10 Conclusion : Vision et planification pour l'avenir

Il est impératif de mettre en œuvre la planification stratégique des immobilisations à long terme. À l'aide des outils d'évaluation fondée sur des données probantes, le Ministère prendra des décisions de manière à être stratégiquement en adéquation avec les possibilités de développement économique, la création d'emplois et la sécurité du public voyageur. La gestion des actifs et le Cadre de planification sont les fondements qui viennent soutenir les processus opérationnels de base du Ministère : planifier, construire, entretenir et céder ou désaffecter.

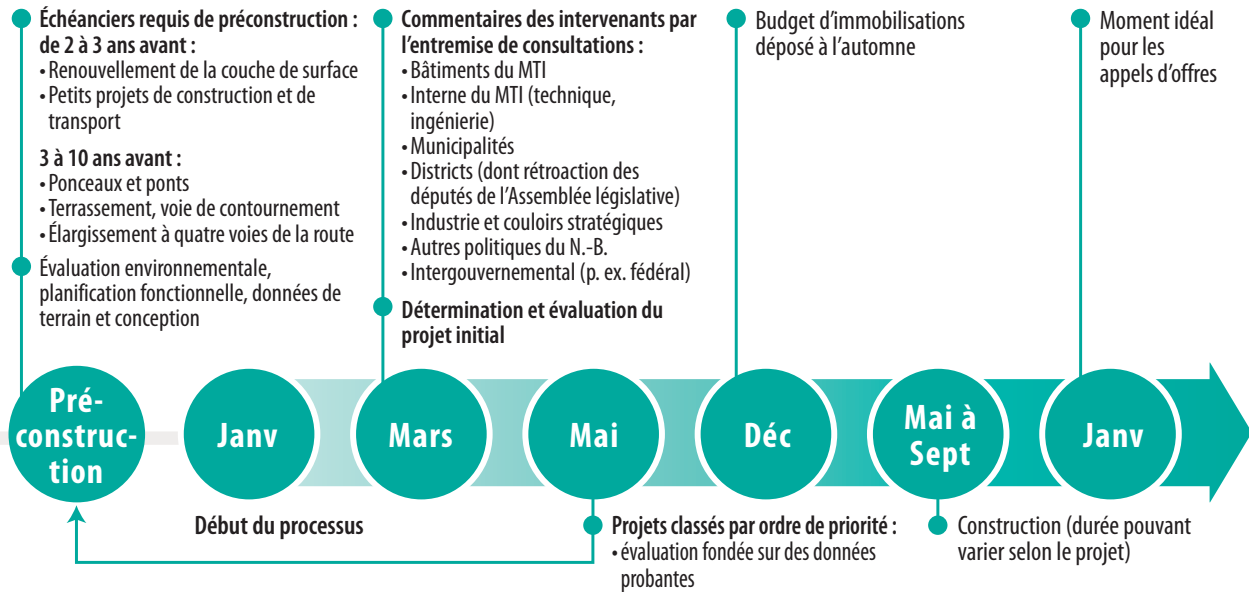
Le Ministère doit examiner, et peut avoir à traiter, les politiques suivantes à l'appui du processus de planification stratégique des immobilisations à long terme :

- politique sur les revêtements routiers : sa mise en œuvre donnerait lieu à de futures économies en matière de remise en état, car cette politique permettra de déterminer le revêtement le plus approprié et le plus économique pour chaque route.
- atténuation des effets des changements climatiques et adaptation : intégration de l'atténuation des risques d'inondation et de la planification d'adaptation dans la planification de la gestion des actifs et le cadre de planification des immobilisations.

Le plan stratégique des immobilisations à long terme élaboré d'après ce cadre est un plan audacieux qui nécessitera des ressources (ministérielles) internes appropriées et un ensemble de compétences particulières pour son exécution. Le Cadre de planification stratégique des immobilisations à long terme et le plan qui en découle partent du principe que les entreprises de construction, les ingénieurs-conseils et les architectes du Nouveau-Brunswick peuvent assumer ces dépenses en infrastructure. Le Ministère pourrait devoir faire des ajustements pour tenir compte de la capacité et de la réaction de ces secteurs.

Annexe A :

Calendrier de planification des immobilisations du ministère des Transports et de l'Infrastructure – grands projets d'immobilisations (cycle annuel régulier)



Annexe B :

Liste des projets d'immobilisations 2016-2017

Routes permanentes

Projets d'immobilisations

2016-2017

Asphaltage de routes de grande communication (routes 1 à 99)

Description	Longueur (km)
Route 2, du secteur de la limite du village de Memramcook au secteur nord du pont no 5 de la rivière Memramcook (M328), en direction ouest	8,6
Route 2, du secteur du chemin Mapleton au début du tronçon relevant de MRDC, en direction ouest	3,5
Route 2, du secteur du pont no 1 de la rivière Aulac (A750) à la frontière de la Nouvelle-Écosse – pont no 1 de la rivière Missaguash (M525), en direction est	5,0
Route 3, de la route 745 au chemin Maxwell Crossing	3,8
Route 3, du secteur sud du pont no 2 du ruisseau Gardiners (G085) à la route 640	3,7
Route 4, de la route 3 au secteur du ruisseau Davis	2,3
Route 7, du début du tronçon à trois voies (Finnegans Hill) au secteur du tronçon à chaussées séparées	8,3
Route 7, du secteur de l'échangeur de la promenade Kimble au passage supérieur de la route 8 (B200)	2,3
Route 7, du secteur du passage supérieur de la route 8 (V200) vers le chemin Doak, en direction sud	2,2
Route 8, du passage inférieur de la route 105 (B096) à la nouvelle voie de contournement de la route 8	5,2
Route 8, du secteur du chemin Clearwater Branch au ruisseau Clearwater	3,4
Route 10, du secteur du chemin Starkey au secteur du chemin Highfield Cross	3,2
Route 11, du chemin Burnt Church au secteur de la route 450	2,0
Route 11, du pont no 5 de la rivière Bouctouche (B771) au secteur de l'échangeur de la route 11 et de la route 134	4,2
Route 11, du secteur de la limite des comtés de Gloucester et Restigouche vers le pont no 3 du ruisseau Armstrong (A585)	6,1
Route 11, du secteur du chemin Hornibrook au secteur du chemin Canobie	6,1
Route 11, du viaduc de Bathurst (B189) au secteur de l'échangeur du boulevard Vanier (route 180)	4,6
Route 15, du secteur de l'échangeur de la route 933 au pont de la rivière Aboujagane (A030)	2,0
Route 15, du secteur du chemin Collins Lake à la ligne de transport d'électricité	3,8
Route 15, du secteur du passage inférieur (S188) de la promenade Industrial de Scoudouc au passage supérieur du CN à Painsec Junction (P051), en direction ouest	5,7
Route 16, du secteur du chemin Troop Valley au secteur du chemin Parson	3,0
Route 17, du pont de C. C. Siding (C004) à la rue Fournier	3,0
Route 17, du secteur d'Adams Gulch vers le chemin Stuart	3,3

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Asphaltage de routes collectrices (routes 100 à 199)

Description	Longueur (km)
Route 101, du secteur du passage inférieur de la route 8 (R145) au boulevard Wayne Squibb (dépôt municipal)	0,9
Route 104, du chemin Upper Stone Ridge au secteur du chemin Sisson Settlement	3,4
Route 105, de l'intersection de la rue Maple au début du tronçon à chaussées séparées à quatre voies, y compris les voies de virage et d'accélération	0,2
Route 105, de la limite du village de Bath vers le chemin Beechwood	4,6
Route 105, de la fin au début du terre-plein central du secteur de l'intersection de la promenade Brookside	0,6
Route 107, du chemin Juniper au chemin Beaufort	4,0
Route 108, du secteur du passage à niveau (secteur des travaux du contrat de 2015) à la route 395	3,6
Route 109, des travaux du contrat de 2009 au chemin Corey	4,8
Route 112, du secteur du ruisseau Watts au secteur du ruisseau Flat Rock	2,9
Route 115, du secteur du chemin Grégoire à la route 134	2,7
Route 117, de la limite des comtés de Kent et Northumberland au chemin Sargent	4,8
Route 120, de la route 161 aux travaux du contrat de 2014	1,7
Route 126, du chemin Murray Settlement vers le pont no 5 de la rivière Barnaby (B114)	3,2
Route 130, de la limite du village d'Aroostook au secteur de la limite du village de Perth-Andover (250 m à l'intérieur de la municipalité)	3,6
Route 130, du secteur du chemin Limestone Siding au secteur de l'échangeur de la route 2	2,9
Route 133, du secteur du chemin Gaudet au chemin Pointe-à-Nicet	5,8
Route 134, du pont no 1 de la rivière Aldouane (A210) à la limite du village de Saint-Louis-de-Kent	3,6
Route 134, du pont no 1 de la rivière Shediac (S277) vers Cocagne	4,5
Route 170, du carrefour giratoire de la route 3 au secteur du chemin Valley	1,5
Route 170, du secteur du chemin Shore à la route 127	5,9
Route 172, du ruisseau McGee (M198) au débarcadère du traversier	5,0
Route 176, du secteur de l'échangeur de la route 1 vers le chemin C. K. Justason	1,3
Route 197, du pont de la rue Westmorland (F830) à la rue Maple	0,7

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Asphaltage de routes locales (routes 200 à 999 et routes nommées)

Description	Longueur (km)
Chemin Aulac, de la route 16 au chemin Bayview	0,4
Chemin Cocagne-Sud, du passage supérieur de la route 11 (S545) à la route 134	1,8
Chemin Grattan, de l'échangeur de la route 11 (G550) à la route 134	0,6
Chemin Nicholas-Denys, du chemin Madisco vers le chemin Trois-Cantons	2,5

Description	Longueur (km)
Promenade Riverview East, des travaux du contrat de 2015 vers le chemin Erb Settlement	3,2
Route 215, du chemin Beaulieu vers le chemin Collin	5,1
Route 305, de la limite du village de Sainte-Marie-Saint-Raphaël à la route 310	4,4
Route 313, de la limite de la ville de Lamèque au chemin Gauvin	3,5
Route 320, du secteur de l'allée Frigault aux travaux du contrat de 2010	2,4
Route 365, du secteur du pont no 1 du ruisseau Seal (S213) à la limite de la ville de Tracadie	2,5
Route 375, de la route 2 à la frontière canado-américaine (travaux reportés)	4,3
Route 385, du secteur du chemin Dyer au secteur de l'allée Ogilvy (travaux reportés)	5,3
Route 395, de la route 108 au secteur de l'allée Camp	0,5
Route 395, du secteur de la route 108 au secteur du ruisseau Cedar Turn (travaux reportés)	6,5
Route 475, du chemin Côte-Sainte-Anne à la route 505	2,1
Route 480, du secteur du chemin Ouellette au pont no 3 de la rivière Kouchibouguac (K465) (travaux reportés)	1,0
Route 495, du chemin Saint-Maurice au secteur du chemin McNairn	3,6
Route 505, de la route 134 au pont de la rivière Chockpish (C280)	3,0
Route 630, du secteur de la limite des comtés de York et Charlotte vers la route 4 (travaux du contrat de 2015)	3,0
Route 770, de la limite de la ville de St. George au chemin Red Rock (divers endroits)	3,1
Route 865, de la limite du village de Norton au secteur du chemin Drury Cove	2,0
Rue Parker, de la route 132 à l'avenue Bursil (secteur du parc industriel de Scoudouc)	2,8

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Terrassement

Description	Longueur (km)
Amélioration du chemin Charters Settlement	3,4
Chemin Salem (travaux reportés)	3,6
Échangeur du boulevard Allison – réparation du talus en contrebas de la bretelle	-
Reconstruction de l'entrée de l'Aéroport international de Fredericton	-
Route 126, courbes dans le secteur de Collette, phase 1 des travaux	1,5
Route 385, du secteur du ruisseau Four Mile au secteur du ruisseau Dickenson (projet pluriannuel)	1,9
Route 480, du secteur de la route 126 vers le chemin Saint-Athanase	1,4
Route 645, secteur de Tracy – réparation du talus	0,5
Route 770, de St. George au secteur du chemin Red Rock – consolidation des talus (deux emplacements)	0,4

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Gestion de la faune

Description	Longueur (km)
Débroussaillage préventif à divers endroits	-
Meilleure signalisation de la présence d'originaux à divers endroits	-
Route 2, de la route 122 au chemin Charlie Lake (clôture pour la faune et passage faunique)	9,0

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Enduit superficiel

Description	Longueur (km)
Allée Johnston, du chemin Upper Durham au chemin Lower Durham	1,0
Allée Maillet, de la route 535 à la fin de la désignation	0,1
Avenue Allain, de l'avenue Leawood à l'avenue McNulty	0,3
Avenue Allen, du chemin Musquash à la promenade Thompson	0,9
Avenue Dupuis, de l'avenue Allain au croissant Cowling	0,5
Avenue Grandeur, de la promenade Nature à la promenade La Fontaine	0,1
Avenue Mariette, de la promenade Nature à la promenade La Fontaine	0,2
Avenue McNulty, du chemin Weisner à la rue Mulberry	0,9
Chemin Aboujagane, de la route 933 à la route 933	6,0
Chemin Alcida, de la couche de scellement posée en 2014 à la fin de la désignation	1,2
Chemin Alphonse, de la route 315 au chemin Cormier	2,2
Chemin Austin, du chemin Knight à la fin de la désignation	2,2
Chemin Back, de la route 690 au chemin Denton	4,3
Chemin Baseline, 1,1 km de la limite du village de Petitcodiac à la limite des comtés de Westmorland et Kings	3,4
Chemin Bedec, de la route 505 au chemin Allain	3,4
Chemin Bell Settlement, de la route 540 au chemin Red Bridge	5,1
Chemin Bellefond, des travaux exécutés en 2011 aux travaux exécutés en 2012	2,0
Chemin Bérubé, de la route 255 au chemin Montagne à Comeau	2,7
Chemin Big Hole Brook, du chemin Storeytown à la fin de la désignation	0,8
Chemin Bloomfield Ridge, de la route 625 vers la fin de la désignation	5,0
Chemin British Settlement East, de la route 935 à la fin de la désignation	2,8
Chemin Bryson, des travaux de pulvérisation exécutés en 2015 au chemin Whittaker	2,1
Chemin Carpenter Bald Hill, de la route 705 au chemin Cross	5,2
Chemin Charleston, de la limite du village de Centerville au chemin McKeaghan	4,9
Chemin Collins Lake, de la route 15 à la fin de la désignation	4,3

Description	Longueur (km)
Chemin Cormier Cove, du chemin Rockland no 1 et du chemin Taylor à la limite du village de Memramcook	0,8
Chemin Cormier-Village, 5,7 km de la route 133 à la fin de la désignation	2,0
Chemin Côte-Sainte-Anne, de la route 505 à la route 475	3,9
Chemin Cumberland Point, de la couche de scellement posée en 2015 vers le chemin MacLean	4,0
Chemin Dauversière, des travaux de pulvérisation exécutés en 2010 à la fin de la désignation	0,6
Chemin des Jaunes, de la route 205 vers le chemin Rang 2	0,7
Chemin Desherbier, du chemin Gerasime Gallant à la fin de la désignation	2,6
Chemin Desherbiers, du chemin Le Buttereau à la fin de la désignation	3,0
Chemin Doyleville, du pont no 2 de la rivière Louison (L855) vers la limite du village de Belledune	0,6
Chemin Drapeau, de la limite du village de Balmoral à la fin de la désignation	2,4
Chemin Drummond Station, SC 1, du km 1,9 au km 4,4	2,5
Chemin du Portage, de la route 340 au chemin Saint-Amateur	2,0
Chemin Duguayville, des travaux d'asphaltage vers la route 355 (Sainte-Rose)	2,3
Chemin Duguayville, des travaux de pulvérisation exécutés en 2014 à la fin de l'enduit superficiel	0,9
Chemin East Scotch Settlement, du secteur du chemin Scribner vers la route 870 et le secteur du chemin Bullmoose Hill	3,0
Chemin Emmerson Hill, du chemin Rosehill au chemin Sainte-Anne	0,9
Chemin F. Martin, du chemin Sirois à la fin de la désignation	0,4
Chemin F. X. Brideau, du chemin Saulnier Ouest sur une distance de 1,3 km	1,3
Chemin Fishing Club, de la route 116 à la fin de la désignation	1,1
Chemin Flatlands, 2,3 km de la route 17 à la route 11	1,7
Chemin Gallagher Ridge, de la route 126 à la fin de la désignation	2,5
Chemin Godin, du chemin Haché à la route 350	2,0
Chemin Grub, de la limite des comtés d'Albert et de Westmorland au chemin Middlesex et chemin Bannister	5,6
Chemin Grub, du chemin Salisbury Back à la limite des comtés d'Albert et de Westmorland	0,1
Chemin Hazelton, de la couche de scellement posée en 2007 à la fin de la désignation	3,1
Chemin Immigrant, de la route 16 vers la route 955 et la route 960	3,0
Chemin Indian Gardens, de la Première Nation à la fin de la désignation	1,3
Chemin Indian House, de la route 470 à la fin de la désignation	0,3
Chemin Indian Island, de la route 505 à la fin de la désignation	0,8
Chemin Intervale, du chemin Broad au chemin New	0,9
Chemin Johnson, de la limite des comtés de Northumberland et Kent au chemin Sainte-Athanase	1,2
Chemin Johnville, du chemin Dooley au chemin Mahoney	3,0
Chemin Kincardine, 1,6 km du chemin Muniac vers la fin de la désignation	2,1
Chemin Kingsley, 5,6 km de la route 620, en direction ouest	2,6
Chemin Kintore, SC 1, du km 0,0 au km 6,1	6,1
Chemin Knight, de la limite du village de Cambridge-Narrows vers le chemin Mill Cove	3,1
Chemin Knightville, du chemin Old Mine au secteur du chemin Manning	4,1

Description	Longueur (km)
Chemin La-Prairie, de la route 134 au chemin Richard	5,6
Chemin Lavigne, de la route 350 à la limite de la ville de Caraquet	6,0
Chemin Lavigne, de la rue Main à la fin de la désignation	0,7
Chemin LeBlanc Back, du chemin Melanson à la limite de la ville de Dieppe	0,8
Chemin Ledge, du chemin Oak Haven à la limite de la ville de St. Stephen	4,8
Chemin Loop, du chemin Saint-Joseph au chemin Saint-Joseph	2,0
Chemin Lower Durham, de la fin du tronçon asphalté à la fin de la désignation	7,2
Chemin Lynnfield, de la route 745 à la fin de la désignation	7,3
Chemin MacDougall, du chemin Shediac River au chemin Scotch Settlement	9,3
Chemin Mallet, à partir du chemin Broad, en direction est	0,4
Chemin Martin, travaux de nivellement, du km 2,1 au km 3,7 de la SC 1 et du km 14,3 au km 18,9 de la SC 1	6,2
Chemin Martin, travaux de pulvérisation, SC 1, du km 3,7 au km 8,3	4,6
Chemin Maxwell, du chemin Lavina à la fin de la désignation	0,4
Chemin McKeaghan, 200 m de la route 560 vers la fin de la désignation	0,4
Chemin McLaughlin, du chemin Pointe-à-Bouleau à la limite de la ville de Tracadie	2,1
Chemin McLaughlin, du chemin Pointe-à-Bouleau vers le chemin Sureau Blanc	0,7
Chemin Meadow Brook, de la route 101 au chemin Sand Brook	4,0
Chemin Michaud, de la route 17 à la fin de la désignation	1,0
Chemin Moose Mountain, 2,2 km de la route 565 vers le chemin Haley	4,7
Chemin Morehouse Corner, de la cour Steenberick à la fin de la désignation	3,0
Chemin Murphy, de la route 750 au chemin Saint David Ridge	2,0
Chemin Mystérieux, de la route 145 vers le chemin Pokesudie	0,3
Chemin Nepisiguit Falls, de l'enduit superficiel posé en 2013 à la fin de la désignation	3,6
Chemin New, du chemin Broad aux travaux de pulvérisation exécutés en 2014	1,3
Chemin Newcastle Centre, de la route 690 à la rue Cedar	2,5
Chemin Nixon, de la route 895 au chemin Synton	4,7
Chemin Nixon, du chemin Synton à la route 910	2,9
Chemin North Barnaby, de la route 118 au chemin Semiwagan	3,8
Chemin North Napan, de l'allée du pont Johnson vers la route 117	4,0
Chemin Northwest, de la deuxième couche d'enduit superficiel posée en 2015 vers la route 430	5,0
Chemin Notre-Dame-des-Érables, de la route 340 à la fin de la désignation	1,2
Chemin O'Neill, de la route 870 vers la route 875	4,8
Chemin Old Camp, de la route 655 à la fin de la désignation	0,4
Chemin Old Route 120, de la route 120 à la limite du village de Baker-Brook	1,1
Chemin Ottawa, de la route 180 au chemin Louis	0,7
Chemin Pacific Junction, de la route 128 vers la fin de la désignation	2,8
Chemin Petit Carey, de la route 11 et la route 150 au chemin Four Roads	1,5
Chemin Portage Vale, de la route 1 au secteur du chemin Portage Pit	3,1

Description	Longueur (km)
Chemin Power House, de la promenade Thompson à la fin de la désignation	0,3
Chemin Raymel, de la route 133 au chemin d'accès 1418	2,4
Chemin Restigouche River, du chemin Evergreen vers la route 11	13,8
Chemin Richardson, de la route 127 à la route 755	5,8
Chemin Richibucto-Village, de la route 505 sud à la route 505 nord	4,5
Chemin Rivière-à-la-Truite, du chemin Trois Milles à la limite de la ville d'Edmundston	1,5
Chemin Rivière-Verte, du chemin Rang 5 au chemin Rivière-Quisibis (divers endroits)	3,6
Chemin Rivière-Verte, du chemin Rang 5 au chemin Rivière-Quisibis (divers endroits)	3,7
Chemin Rivière-Verte, 7,3 km du chemin Rang 5 et chemin Ruisseau-à-Thibodeau vers le chemin Rivière-Quisibis	2,1
Chemin Robinson, du chemin Saulnier Ouest à la limite de la ville de Tracadie	0,9
Chemin Rockland no 1, du chemin Cormier Cove et du chemin Taylor à la fin de la désignation	0,4
Chemin Roussel et Martin, du chemin Bossé à la fin de la désignation	3,0
Chemin Sainte-Louise, du chemin Cormier au chemin Nicol	1,3
Chemin Saint-Joseph, de la route 525 au secteur du chemin Dunlop	4,4
Chemin Saint-Laurent, de la route 322 au chemin Jean-Louis	2,0
Chemin Saint-Lazare Farm, du chemin des Dallaire vers la fin de la désignation	1,0
Chemin Saint-Lazare, de la route 495 au chemin des Dallaire	2,5
Chemin Saulnier Ouest, de la rue Père-Roméo à la fin de la désignation	2,2
Chemin Scoudouc River, de la route 132 à la fin de la désignation	1,7
Chemin Semiwagan, du chemin North Barnaby à la couche de scellement posée en 2015	3,5
Chemin Sharkey, de la route 550 à la route 560	6,5
Chemin Shipyard, de la route 1 au chemin Stillwater	0,8
Chemin South Renous, entre les tronçons en gravier	2,7
Chemin Stevenson, de la route 123 au chemin Harley	3,5
Chemin Stillwater, 1,8 km en direction sud, de la route 760 au chemin Reardon	1,8
Chemin Thompson, 1,3 km du chemin Steeves Settlement au chemin Fawcett Hill	2,0
Chemin Todds Point, du chemin Oak Haven à la fin de la désignation	3,0
Chemin Tompkins, du chemin Black Lake au chemin Lerwick	4,0
Chemin Tower Hill, de la route 750 à la route 755	5,9
Chemin Tweedie, du chemin Greenfield à la fin de la désignation	2,1
Chemin Upper Skiff Lake, du secteur de Scott Siding à la fin de la désignation	2,8
Chemin Upper Woodlands, de la route 620 à la fin de la désignation	2,5
Chemin Urney, 3 km du chemin Piccadilly au chemin Waterford	3,0
Chemin Vaillancourt, du chemin Rivière-Quisibis à la fin de la désignation	1,4
Chemin Valleyview, de la route 180 à la fin de la désignation	1,0
Chemin Weldfield Collette, de la deuxième couche d'enduit superficiel posée en 2005 à la couche de scellement posée en 2007	3,4
Chemin Weldfield Collette, travaux de pulvérisation du chemin en gravier vers la route 11	2,1

Description	Longueur (km)
Chemin West Branch Back, du chemin Zion Church à la route 470	0,5
Chemin Wetmore Creek, des travaux de terrassement exécutés en 2014 à la route 790	2,5
Chemin Whittaker, de la route 101 vers le chemin Post	2,6
Chemin Wilmot, du chemin Deal au chemin Upper Saint-Thomas	2,5
Chemin Woodlawn, de la limite du village de Dorchester au chemin Baseline et à la rue King	3,2
Chemin Worden, de la route 845 au chemin Perry Point	4,9
Chemin Zionville, de la route 148 à la fin de la désignation	2,2
Cour Steenberrick, de la route 104 à la fin de la désignation	0,5
Croissant Cormier, de la route 134 à la route 134	0,5
Croissant Cowling, du chemin Weisner à l'avenue Leawood	0,2
Croissant Tait, de l'avenue Allain à l'avenue Leawood	0,4
Promenade Birch, de la rue Apple à la rue Oak	0,4
Promenade Homestead, de la route 10 à la fin de la désignation	0,2
Promenade La Fontaine, du chemin LeBlanc Back au chemin Mariette	0,8
Promenade Miracle, de la route 134 à la fin de la désignation	0,2
Promenade Nature, du chemin LeBlanc Back au chemin Mariette	0,7
Promenade Sunnyside, de la rue Centenaire à la fin de la désignation	0,5
Promenade Thompson, de la rue Bomer au chemin Stillwater	0,8
Promenade Timberland, de la route 180 à la promenade Scenic	0,5
Route 105, de la route 615 à l'entrée du parc provincial Mactaquac	2,1
Route 105, du chemin Fox Creek au chemin Campbell Settlement	4,4
Route 105, du pont Murch à la route 610	11,0
Route 105, du secteur du chemin Rocky à la route 615	1,2
Route 107, du km 12,0 de la SC 3 au km 1,6 de la SC 4	2,0
Route 107, des travaux de pulvérisation exécutés en 2015 vers Deersdale	5,0
Route 108, de la couche d'amorçage posée en 2010 au chemin Cascade	5,2
Route 108, de la couche de scellement posée en 2006 vers le bras nord de la rivière Renous	10,0
Route 108, de la limite du village de Plaster Rock vers Renous	7,1
Route 108, des travaux de pulvérisation exécutés en 2015 vers Renous	7,0
Route 108, du chemin Boise Cascade à la couche de scellement posée en 2007	2,7
Route 111, des travaux de pulvérisation exécutés en 2012 vers le chemin Back Settlement	5,7
Route 114, du secteur du chemin Pollett à l'entrée du parc national Fundy	3,1
Route 116, de la couche de scellement posée en 2016 à la route 126	10,0
Route 118, des travaux exécutés en 2013 à la rivière Barnaby	7,3
Route 124, de la route 695 vers le chemin Church Loop	4,1
Route 145, du chemin Pokesudie à la fin de la désignation	0,5
Route 180, SC 7, du km 11,2 au km 17,6	6,4
Route 180, du chemin Caribou Mines, en direction ouest, au chemin Caribou	6,7

Description	Longueur (km)
Route 205, du chemin des Jaunes vers la fin de la section de contrôle	5,3
Route 265, du chemin Rangs 5 et 6 au chemin Broderick Hill	7,1
Route 322, du chemin Robertville au chemin Saint-Laurent	3,3
Route 355, 400 m après le chemin Duguayville vers la route 135	2,0
Route 360, des travaux de pulvérisation exécutés en 2012 aux voies ferrées	2,1
Route 380, du chemin Main New Denmark au chemin King Christensen	5,4
Route 390, 12,1 km du pont d'Arthurette à l'allée Cuffley	5,2
Route 420, 4 km du chemin Williamstown à la route 415	0,9
Route 430, de la deuxième couche d'enduit superficiel posée en 2015 au pont no 5 de la rivière Miramichi Nord-Ouest (N680)	3,0
Route 430, 6,5 km de la route 435 à la ligne de transport d'électricité	4,4
Route 435, de la couche de scellement posée en 2007 au chemin Maple Glen	4,5
Route 485, de la route 490 au chemin du Vieux Pays	3,0
Route 490, de la limite des comtés de Kent et Westmorland aux travaux de pulvérisation exécutés en 2015	3,5
Route 490, des travaux de pulvérisation exécutés en 2014 au chemin Cormier-Village	3,4
Route 540, de la couche de scellement posée en 2012, en direction nord, à la limite des comtés de York et Carleton	7,7
Route 540, du chemin Bell au chemin Woodlawn	3,1
Route 605, de la couche de scellement posée en 2014, en direction sud	1,0
Route 605, de la route 595 au secteur du chemin Cross	2,6
Route 635, de la route 636 au chemin Lake	4,2
Route 635, du chemin Club au chemin Adams	5,8
Route 640, du chemin Mazerolle Settlement au chemin Yoho Lake	10,5
Route 645, de la route 640 au chemin Roach	6,7
Route 670, des travaux de pulvérisation exécutés en 2015 à la route 690	4,1
Route 670, du chemin Coy vers la route 690	6,4
Route 735, de la couche de scellement posée en 2007 à la route 730	4,8
Route 735, de la route 730 aux travaux de nivellement de 2015 et de la fin des travaux de nivellement de 2015 à la fin de la route	14,8
Route 755, de la route 3 à la route 750	7,0
Route 755, du chemin Lilly Hill à la route 170	1,2
Route 755, du chemin Sawyer au chemin Lilly Hill	1,8
Route 760, du secteur du chemin McMinn au chemin Stillwater	12,4
Route 770, du chemin Clarence Ridge à la route 127	10,1
Route 785, du chemin Duplisea vers St. George	7,8
Route 820, du chemin Reynolds à la limite des comtés de Kings et St. John	2,6
Route 845, du chemin Perry Point au débarcadère de Gondola Point	5,0
Route 850, du secteur du chemin McCutcheons Wharf vers le chemin Rogers	5,0
Route 880, de la route 121 à la route 10	8,8

Description	Longueur (km)
Route 890, du chemin Whites Mountain au chemin Rouse	8,0
Route 910, de la limite de la ville de Riverview après le chemin Tower et le chemin Nixon	11,3
Route 933, du chemin Malakoff au chemin des Babe	3,9
Route 945, de la limite du village de Cap-Pelé au chemin Poucette	2,4
Rue Apple, de la route 280 à la rue Oak	0,4
Rue Bomer, de l'avenue Allen à la promenade Thompson	0,1
Rue Cliff, du chemin Weisner à l'avenue Dupuis	0,3
Rue Dallaire, de la route 132 à la fin de la désignation	0,6
Rue de la Gare, de la limite du village de Pointe-Verte à la route 11	3,9
Rue Frances, de l'avenue Allen à la promenade Thompson	0,1
Rue Gray, du chemin Pabineau Falls à la fin de la désignation	0,7
Rue Katia, de la route 315 à la fin de la désignation	0,3
Rue Kenshaw, du chemin Weisner à la promenade Leawood	0,4
Rue Kindale, de l'avenue McNulty au chemin Weisner	0,2
Rue King, de la limite de la ville de Sackville au chemin Woodlawn et au chemin Baseline	2,3
Rue Main, de la rue Centenaire/promenade Sunnyside vers la fin de la désignation	6,0
Rue Mulberry, de l'avenue McNulty à l'avenue Leawood	0,3
Rue Oak, de la promenade Birch à la rue Apple	0,1
Rue Stella, de l'avenue Allen à la promenade Thompson	0,1

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Grands ponceaux

Description	Longueur (km)
GD12	-
GD19	-
Ponceau no 1 du ruisseau Fisher (YS20), route 8	-
Ponceaux no 14 et no 15 (SS05 et SS06), route 7	-
RA23	-
RG09	-
RG10	-

Ponts permanents
Projets d'immobilisations
2016-2017
Ponts

Description	Longueur (km)
Munro (M680), route 778 (projet pluriannuel)	-
Passage inférieur de la rue Regent et de la route 8 (R145) – élargissement et remise en état (travaux reportés)	-
Passage inférieur de la rue Regent et de la route 8 (R145) – passerelle temporaire pour piétons	-
Pont de Florenceville (F470), route 130 – phase 1 du projet de remise en état	-
Pont de Lamèque-Shippagan (L100), route 113 – phase 1 de la remise en état	-
Pont des Chutes réversibles (R215), route 100 – remise en état de la fondation	-
Pont du ruisseau McKay (M234), route 510	-
Pont Hawkshaw (H385), chemin Hawkshaw Bridge – phase 1 du projet de remise en état	-
Pont Knowlan (K430), route 870	-
Pont Narrows (N065), route 695 – remise en état du tablier	-
Pont no 1 de la rivière Benjamin (B366), route 134 (travaux reportés)	-
Pont no 1 de la rivière Jemseg (J200), route 105 – enlèvement des travées (travaux reportés)	-
Pont no 1 de la rivière Kouchibouguacis (K510), route 134 (travaux reportés)	-
Pont no 1 de la rivière Magaguadavic (M060), rue South (projet pluriannuel)	-
Pont no 1 de la rivière Renous (R175), route 8 – remise en état (travaux reportés)	-
Pont no 1 de la rivière Tobique (T390), route 105 – phase 2 du projet pluriannuel de remise en état	-
Pont no 1 du ruisseau Baxter (B201), route 970	-
Pont no 1 du ruisseau Breau (B702), chemin Breau Creek	-
Pont no 1 du ruisseau Jonathan (J450), rue Main	-
Pont no 1 du ruisseau Maltampec (M091), route 350 (travaux reportés)	-
Pont no 1 du ruisseau McLean (M254), route 515	-
Pont no 1 du ruisseau Miller (M446), rue des Caps	-
Pont no 1 du ruisseau Rockwell (R475), chemin Broad (pluriannuel)	-
Pont no 1.5 de la rivière Cocagne (C500), route 11	-
Pont no 2 de la rivière Little (L545), promenade Champlain	-
Pont no 2 de la rivière Miramichi Sud-Ouest (S668), route 118, Blackville – phase 2 de la remise en état	-
Pont no 2 du ruisseau Clements (C420), bretelle d'accès à la promenade Riverview	-
Pont no 2 du ruisseau Hailes (H025), chemin Petit-Ouest	-
Pont no 2 du ruisseau Mill (M402), chemin McNairn	-
Ponts no 2 et no 3 du ruisseau Kelly (K060 et K065), chemin Kelly	-
Pont no 3 de la rivière Little (L550), chemin Hickey	-
Pont no 3.5 du ruisseau Jonathan (J520), route 15	-
Pont no 4 de la rivière Miramichi Sud-Ouest (S674), route 8, Doaktown – remise en état (travaux reportés)	-
Pont no 4 de la rivière Pokemouche (P580), chemin Godin (projet pluriannuel)	-

Description	Longueur (km)
Pont no 5 de la rivière Eel (E460), chemin Hartin Settlement	-
Pont no 5 de la rivière Miramichi Sud-Ouest (S677), chemin Porter Cove	-
Pont no 5 de la rivière Richibucto (R280), route 126 (travaux reportés)	-
Pont no 5 de la rivière Tobique (T405), route 385	-
Pont no 5 du ruisseau Robinson (QC01), route 715	-
Programme de traversiers	
Ruisseau Bradbury (T283), chemin Thorough Fare – Grand Manan	-
Ruisseau Lamb (L083), route 116	-
Ruisseau Starkey (S785), route 715	-
Ruisseau Sypher (S894), route 690	-
Ruisseau Wilson (W647), chemin South Canaan	-

Routes permanentes
Projets d'immobilisations
2016-2017
Secteurs de grands projets

Description	Longueur (km)
Intersection des rues Regent et Prospect (coût partagés)	-
Route 106, reconstruction de l'avenue Acadie et de la rue Amirault (coût partagés) (travaux reportés)	1,3
Route 108, secteur du passage à niveau (terrassement et asphaltage) (projet pluriannuel)	1,1
Route 115, de la route 2 vers Royal Oaks – phases 2A et 2B du projet de terrassement et d'asphaltage (travaux reportés)	0,6

Programme fédéral-provincial à frais partagés
Projets d'immobilisations
2016-2017
Projets

Description	Longueur (km)
Route 11, voie de contournement de Caraquet	
Asphaltage du carrefour giratoire de Bertrand à la rue Léger	-
Installation de clôtures pour la faune du carrefour giratoire de Bertrand à la rue Lavigne (travaux reportés)	3,9
Installation de clôtures pour la faune de la rue Lavigne à la route 11 actuelle (travaux reportés)	8,5
Terrassement, asphaltage, signalisation et éclairage de la rue Léger à la route 11 actuelle	-
Routes 8 et 11, pont Centennial (pont no 1 de la rivière Miramichi, C244)	
Phase 2 du projet de remise en état (travaux reportés)	-
Phase 3 du projet pluriannuel de remise en état	-
Élargissement à quatre voies de la route 11, de la route 15 à Shediac River	
Asphaltage des voies en direction sud, de la route 134 vers Shediac River	3,3
Asphaltage des voies principales de la route 11, des bretelles de la route 133 et de la voie de desserte	1,6

Description	Longueur (km)
Modifications de l'échangeur de la route 134 (terrassement, asphaltage, signalisation et éclairage)	-
Passage inférieur de la route 133 et de la route 11 (R544) (travaux reportés)	-
Passage supérieur de la route 15 et de la route 11 (R548) (projet pluriannuel)	-
Terrassement et asphaltage des voies convergentes en direction sud, de la route 11 à la route 15	1,7
Terrassement des voies principales de la route 11, des bretelles de la route 133 et de la voie de desserte	1,6

Travaux publics et infrastructure (bâtiments)
Liste des projets d'amélioration des immobilisations
2016-17

Nom du bâtiment	Lieu	Description des travaux
Garage d'autobus	Sackville	Amélioration de l'enveloppe
Collège communautaire du Nouveau-Brunswick	Grand-Sault	Remplacement du toit
Centre correctionnel	Saint John	Amélioration du système CVC
Centre correctionnel	Saint-Hilaire	Remplacement du toit
Garage de district	Fredericton	Remplacement du toit
Santé Bathurst	Bathurst	Travaux de rejointement
Parc industriel	Scoudouc	Nouvelle station de relèvement
Laboratoire	Saint John	Travaux de rejointement
Centre d'entretien	Chamcook	Amélioration de la plomberie
Centre d'entretien	Saint-Léonard	Remplacement du toit
Place Marysville	Fredericton	Améliorations mécaniques et électriques
Bâtiment provincial	Saint John	Maçonnerie et fenêtres
Bâtiment provincial	Grand Manan	Remplacement du toit
Dôme de sel	Baie-du-Vin	Remise en état du dôme
Dôme de sel	Harvey	Remise en état du dôme
Dôme de sel (chemin Kelly)	Miramichi	Nouvel entrepôt de sel
Dôme de sable	Baie-du-Vin	Remise en état du dôme
Dôme de sable	Riley Brook	Remise en état du dôme
Dôme de sable	Saint-André	Remise en état du dôme
Centre d'information aux visiteurs	St. Stephen	Aménagements

