



Mandat régional en matière de transport

Guide de mise en œuvre

**Mandat régional en matière de transport
Guide de mise en œuvre**

Publié par:
Société de développement régional
Gouvernement du Nouveau-Brunswick
P.O. Box 6000
Fredericton, New Brunswick
E3B 5H1
Canada

Gnb.ca
juin 2023

ISBN 978-1-4605-3516-5

Table des matières

RÉSUMÉ.....	4
SECTION 1 : CONTEXTE.....	5
1.1 QU'EST-CE QUE LE TRANSPORT RÉGIONAL?	6
SECTION 2 : RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	9
2.1 COMPOSANTES DU CADRE	9
2.2 PRINCIPES DIRECTEURS	9
2.3 RESPONSABILITÉS PROVINCIALES (NIVEAU 1)	10
2.4 RESPONSABILITÉS DES COMMISSIONS DE SERVICES RÉGIONAUX (NIVEAU 2)	12
2.5 GESTION DES OPÉRATIONS (NIVEAU 3).....	15
2.6 PRESTATION DE SERVICES (NIVEAU 4).....	15
ANNEXE « A » : FORMAT DU PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL.....	16

Résumé

Le Nouveau-Brunswick a entrepris une réforme majeure de la gouvernance locale et, parmi les changements adoptés, a élargi le mandat des commissions de services régionaux (CSR) dans des domaines clés, notamment l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies qui permettront de fournir des services de transport régionaux afin de mieux servir les résidents.

Les Néo-Brunswickois utilisent actuellement plusieurs modes de transport pour répondre à leurs besoins quotidiens. La planification qui doit être entreprise par les CSR tiendra compte de tous les modes, en accordant une attention particulière au transport de passagers qui comprend ce qui suit : le transport en commun urbain, le transport en commun régional, le transport communautaire et le transport en commun interurbain.

L'objectif principal de l'exercice de planification consiste à concevoir et à mettre en œuvre des stratégies qui mèneront à la création de systèmes de transport régionaux intégrés comportant des options de mobilité disponibles, abordables et accessibles pour les résidents et qui pourront finalement devenir hautement intégrés à l'échelle provinciale. Cela représente une entreprise importante qui nécessite une approche pangouvernementale pour réussir.

Afin d'orienter le processus de planification, le présent document-cadre définit des rôles et des responsabilités précises qui doivent être exercés. Les détails sont présentés dans un cadre conceptuel comportant quatre niveaux distincts. Ces niveaux, ainsi que les domaines de responsabilité précises, sont résumés au Tableau 1.

Tableau 1 : Domaine de responsabilité en transport régional

Provincial	Régional	Gestion de l'exploitation	Activités quotidiennes
Législatives ou réglementaires	Planification régionale	Administration régionale	Prestation de services
Aide financière	Gestion financière	Soutien technologique	
Soutien technologique	Surveillance de la prestation des programmes et des services	Gestion des actifs	
Coordination stratégique et relations avec les intervenants	Relations publiques		

Section 1 : Contexte

La nécessité de services de transport en commun augmente en raison d'une multitude de facteurs. Une population vieillissante moins encline ou apte à conduire, l'augmentation des taux d'incapacité et les pressions croissantes exercées par le développement des collectivités, d'une part, et la faible densité des régions rurales, d'autre part, créent la nécessité d'une stratégie et d'options viables en matière de déplacements pour soutenir la circulation efficace des personnes.

Une amélioration des d'options en service de transport facilitera pour certaines personnes, en particulier les membres des populations vulnérables, d'accéder aux services, aux soins de santé, à l'éducation ou aux activités culturelles. Des efforts de planification visant une meilleure connexion entre les communautés de la province facilitera la tâche de coordonner l'offre ouvrière avec la demande, ce qui viendra soutenir des investissements privés et améliorer les objectifs économiques de la province.

Dans le cadre de l'initiative de réforme de la gouvernance locale entreprise par le Nouveau-Brunswick, un mandat élargi a été établi pour les commissions de services régionaux (CSR) dans les domaines du développement économique, du développement communautaire, de la promotion du tourisme régional, du partage des coûts liés aux infrastructures de loisirs régionales et du transport régional. Ce changement représente une entreprise importante pour les CSR et reconnaît que celles-ci assureront désormais un leadership régional dans chacun de ces domaines.

En outre, les préoccupations environnementales concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent un facteur important. Le Nouveau-Brunswick a adopté le nouveau Plan d'action sur les changements climatiques 2022-2027 [plan-daction-sur-les-changements-climatiques.pdf \(gnb.ca\)](https://www.gnb.ca/plan-daction-sur-les-changements-climatiques.pdf), qui comprend une mesure (no 6) qui recommande ce qui suit :

« [Pour appuyer les commissions de services régionaux,] le gouvernement va élaborer et mettre en œuvre des plans de transport communautaire pour chaque région d'ici 2023 afin d'accroître l'accessibilité, le caractère abordable et la disponibilité des services de transport communautaire et public et de travailler à l'intégration des services de transport régional. »

Afin de veiller à ce que la planification du transport régional soit alignée pour permettre d'atteindre les objectifs du nouveau mandat des CSR, ainsi que le principal résultat souhaité du Plan d'action sur les changements climatiques, le présent document-cadre a été préparé pour orienter les CSR dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de stratégies qui permettront de fournir des services de transport régionaux afin de mieux servir les résidents.

1.1 Qu'est-ce que le transport régional?

Les Néo-Brunswickois utilisent plusieurs modes de transport, notamment une voiture personnelle, le vélo, la marche, le recours à d'autres modes par l'intermédiaire de réseaux d'affinité, ou de services et d'infrastructures publics, tels que le transport en commun, le transport interurbain et diverses formes de transport communautaire subventionné. Le tableau 2 présente un résumé concis des quatre types services de transport de passagers offerts au Nouveau-Brunswick.

Tableau 2. Types de services de transport de passagers offerts au Nouveau-Brunswick

	Gestion	Type de déplacements	Densité des régions desservies	Taille des véhicules	Type de parcours	Fréquence des services
Transport en commun urbain	Villes moyennes à grandes	Courtes et moyennes distances	Moyenne à haute	Moyenne à grande	Parcours fixes, sans réservation	Élevée
Transport en commun régional	CSR	Courtes et moyennes distances	Faible à moyenne	Petite à moyenne	Variable	Moyenne
Transport en commun	CSR et non lucratif	Petites et longues distances	Variable	Petite	Parcours personnalisés	Sur demande
Transport interurbain	Secteur privé	Longues distances	Variable	Très grande	Parcours fixes, avec ou sans réservation	Faible

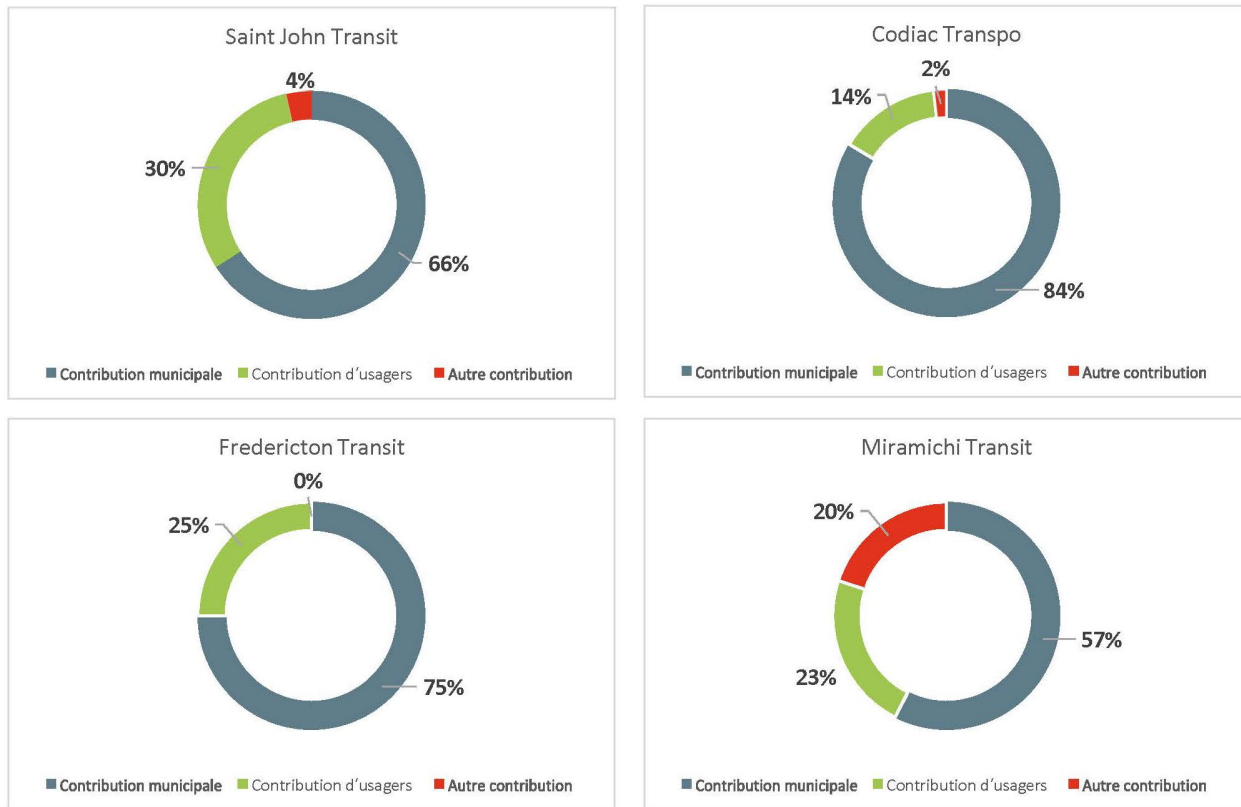
Aux fins du présent cadre, le terme **service de transport en commun urbain/transport en commun** désigne les systèmes urbains de transport en commun de passagers, tels que ceux actuellement exploités dans quatre grands centres urbains au Nouveau-Brunswick, notamment Saint John Transit, Codiac Transpo à Moncton, Transport en commun Fredericton et Miramichi Transit.

Tableau 3. Services de transport en commun urbain – Données financières et relatives à l’achalandage

	Saint John Transit	Codiac Transpo	Transport en commun Fredericton	Miramichi Transit
Achalandage estimé (2019)	2,0 M	2,5 M	2,1 M	8 000
Achalandage estimé (2021)	1,2 M	1,0 M	950 000	7 800
Budget annuel (2021)	8,2 M \$	11 M \$	5,5 M \$	470 000 \$
Budget annuel par habitant (2021)	77 \$	86 \$	87 \$	26 \$
Budget annuel par voyage (2021)	7 \$	11 \$	6 \$	60 \$

Les coûts auront évidemment une incidence majeure sur les décisions définitives, car les services de transport en commun ne peuvent pas fonctionner sans un certain niveau de subventionnement. La figure 1 démontrent les contributions relatives de divers bailleurs de fonds aux budgets annuels de chacune des autorités d’exploitation de services de transport en commun. Le financement municipal représente la majorité, tandis que les contributions des usagers sont de l’ordre de 14 % à 30 %.

Figure 1 : Contribution financière envers les services de transport en commun urbain/transport en commun



Le **transport en commun régional** sous une forme quelconque constituera une option importante à prendre en considération lorsque les CSR élaboreront leurs plans en vue d'intégrer des services de transport à l'échelle régionale. À ce jour, seule la CSR de la Péninsule acadienne a avancé dans cette direction, et exploite actuellement un service de **transport en commun régional** dans le cadre d'un projet pilote sur une période de 34 semaines. Ce projet pilote a été lancé en novembre 2022 et prévoit qu'un autobus effectue cinq allers-retours par jour entre Caraquet et Shippagan.

Le terme **transport communautaire** désigne les services qui sont destinés à répondre aux besoins des résidents qui vivent souvent dans la pauvreté, avec un revenu modeste ou sans options de mobilité et qui, par conséquent, ont de la difficulté à satisfaire les besoins de leur vie quotidienne, à accéder à divers services, entreprises ou établissements de soins de santé ou à participer à des activités ou des événements communautaires.

Ces services sont généralement fondés sur les trois piliers suivants : un chauffeur bénévole avec un véhicule, qui fournit le service et se voit rembourser les frais engagés, un usager qui souhaite se déplacer pour accéder à un service public, à une entreprise ou à un établissement de soins de santé ou participer à une activité ou un événement communautaire et un service répartiteur qui met en contact les usagers avec des chauffeurs disponibles pour fournir le service de transport.

Plusieurs régions du Nouveau-Brunswick ont profité du financement mis à leur disposition par la Société d'inclusion économique et sociale (SIES), par l'intermédiaire du Réseau d'inclusion communautaire (RIC), pour établir un système à la demande pour fournir ce service.

Le Nouveau-Brunswick bénéficie également d'un réseau de **transport interurbain** relativement vaste qui est exploité par le secteur privé, actuellement par l'entreprise Maritime Bus. Ce mode de transport constituera un facteur important à prendre en considération lorsque les CSR tenteront de réaliser une meilleure intégration de leurs approches respectives.

Section 2 : Rôles et responsabilités

2.1 Composantes du cadre

Pour établir ce cadre, on a entrepris un examen complet des services de transport collectif fournis dans d'autres provinces et territoires du Canada. On a également sollicité l'avis des autorités responsables des transports du Nouveau-Brunswick dans le cadre d'un processus de consultation ciblé. Les résultats de ces efforts peuvent être résumés globalement comme suit :

- 1) la planification doit être entreprise en fonction d'objectifs ou de principes directeurs précis et mesurables, et
- 2) la réussite ou l'atteinte des objectifs repose sur la fourniture de pouvoirs, de processus et d'outils précis, qui sont organisés dans le présent cadre selon des domaines de responsabilité sur quatre niveaux distincts.

2.2 Principes directeurs

Des études antérieures menées sur le sujet du transport régional, y compris le rapport intitulé Des surfaces aux services ([DesSurfacesAuxServices.pdf \(gnb.ca\)](#)) rédigé pour la Société d'inclusion économique et sociale, recommandent que la planification du transport régional soit guidée par des principes précis. Aux fins du présent document, les six principes suivants ont été adoptés.

- Promouvoir la planification intégrée des transports et de l'utilisation des terres

- Favoriser l'inclusion sociale pour surmonter l'isolement et promouvoir une vie active
- Améliorer l'inclusion économique et la qualité de vie
- Accroître le caractère abordable pour les personnes et les familles
- Rendre le système de transport plus durable sur le plan de l'environnement
- Rendre le système de transport accessible aux personnes en situation de handicap

2.3 Responsabilités provinciales (Niveau 1)

La capacité des CSR d'élaborer et de mettre en œuvre des plans pour soutenir leur nouveau mandat en matière de transport régional nécessitera l'harmonisation d'aspects précis des compétences légales et administratives de la province, y compris les aspects législatifs ou réglementaires, l'aide financière et la consultation des intervenants.

1. Responsabilités législatives ou réglementaires :

Le GNB harmonisera ses lois, ses règlements et ses politiques pour soutenir les initiatives de transport régional menées par les CSR.

Les responsabilités des CSR sont définies dans la *Loi sur la prestation de services régionaux*. Outre l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie régionale pour établir les services et les mesures prioritaires en ce qui concerne les mandats élargis, y compris en matière de transport régional, la Loi précise que les CSR doivent fournir un service de transport régional ou faciliter la prestation d'un tel service.

2. Aide financière :

Les services de transport en commun dépendent fortement d'un financement municipal pour permettre de soutenir les opérations (allant d'environ 84 % des coûts de fonctionnement totaux à Moncton à 57 % à Miramichi).

Bien que le gouvernement provincial ne verse pas de financement direct pour le transport en commun, Le GNB reconnaît que le transport collectif doit continuer de recevoir une aide financière de la province, et donc le financement suivant demeurera disponible :

- Le GNB continuera de fournir un financement par l'intermédiaire du nouveau Fonds de soutien des services régionaux pour soutenir les secteurs prioritaires régionaux, y compris le développement du transport régional.
- Le GNB, par l'intermédiaire de la Société d'inclusion économique et sociale (SIES), continuera de fournir un financement des activités de base de 50 000 \$ destiné aux initiatives de transport communautaire (avec une possibilité d'augmentation).

- Le GNB, par l'intermédiaire de Travail NB dans le cadre de l'Entente Canada-Nouveau-Brunswick sur le marché du travail, fournira un financement pour soutenir le développement économique, le perfectionnement de la main-d'œuvre et les services de maintien des nouveaux arrivants.
- Le GNB, par le biais des programmes de financement de la Société de développement régional (SDR), continuera de soutenir les investissements dans les immobilisations et les infrastructures, avec la capacité de tirer parti du financement fédéral admissible.
- Le GNB, par le biais des programmes de financement de la SDR, fournira un financement pour soutenir les initiatives non liées aux immobilisations, comme la planification, les promotions, le transport actif, etc.

3. Soutien technologique :

Les gestionnaires de services de transport en commun utilisent de plus en plus des solutions technologiques parce qu'elles contribuent à optimiser les services et à les rendre plus homogènes pour les usagers. Une solution technologique partagée pour toutes les CSR est recommandée pour plusieurs raisons :

- Cela permettrait de réaliser de bien meilleures économies d'échelle que l'élaboration de solutions distinctes pour chacune des CSR.
- Cela permettrait une meilleure intégration des services dans l'ensemble des régions et favoriserait l'utilisation interrégionale.
- Cela faciliterait l'intégration de nombreux services au sein d'une seule CSR.
- Cela contribuerait à harmoniser les tarifs/prix.
- Cela aiderait à recueillir des données normalisées à l'échelle de la province et à améliorer les processus de responsabilisation.

Le GNB travaillera avec les CSR pour financer l'acquisition d'une solution technologique en vue de répondre aux besoins distincts de la province et de gérer le transport en commun et communautaire de manière moderne, efficace et intégrée.

4. Coordination stratégique et relations avec les intervenants :

Le secteur des transports est influencé d'une certaine manière par 12 ministères et organismes provinciaux. Des stratégies au niveau régional ne peuvent pas réussir sans un soutien solide en matière de coordination visant à maintenir l'harmonisation des politiques au sein du GNB, ainsi que parmi les intervenants externes.

Compte tenu de son expertise pour aider à fournir des services de transport communautaire, combinée à sa collaboration avec les collectivités locales et à ses efforts visant à résoudre les problèmes sociaux, la Société d'inclusion économique et sociale est bien placée pour assumer un rôle de leadership.

Afin de veiller à ce que la planification du transport régional reçoive une attention pangouvernementale, le GNB s'engage à prendre les mesures suivantes :

- a) Le GNB, grâce au leadership combiné d'Environnement et Gouvernements locaux (EGL) et de la SIES, établira une tribune (table ronde) pour promouvoir la collaboration et la consultation entre les intervenants afin de faire progresser les objectifs des services de transport régionaux au niveau provincial.
- b) Le GNB appuiera l'élaboration d'un cadre de responsabilisation comportant des résultats de programmes et des mesures de rendement définis pour suivre les progrès.

2.4 Responsabilités des commissions de services régionaux (Niveau 2)

Les CSR, en collaboration avec les gouvernements locaux et les districts ruraux membres de leurs organisations, élaboreront des plans de transport régionaux définissant des priorités immédiates et des stratégies à long terme visant à orienter la planification et l'élaboration de la livraison d'un système régional de transport intégré à l'échelle provinciale, avec options pour les gens à mobilité réduite, qui est abordable, accessible et disponible. Assurer le succès du transport en commun et du transport communautaire exigera tout d'abord que les services soient organisés de manière efficace et, dans la mesure du possible, intégrés à l'échelle régionale, selon l'une des trois options suivantes.

1. **Modèle interne** : la CSR fournira directement des services de transport régionaux par l'intermédiaire de sa structure organisationnelle. En pratique, cela signifie qu'un service de transport régional ou une personne au sein de la CSR devra être responsable des transports. Le service ou la personne rendra compte à la première dirigeante ou au premier dirigeant de la CSR.

2. **Modèle externe** : la CSR versera des fonds à un tiers qui fournira des services de transport régionaux en son nom. Cela pourrait comprendre un partenariat avec un gouvernement local ou un organisme non gouvernemental, notamment un organisme sans but lucratif. Le partenaire ou le gouvernement local devra avoir conclu un protocole d'entente avec la CSR et rendre compte régulièrement au conseil d'administration de cette dernière.
3. **Modèle combiné** : le modèle combiné permettra à la CSR de choisir une combinaison de modèles de prestation internes et externes ou d'utiliser des éléments des services assurés par plusieurs organismes tiers. Une relation clairement définie entre la CSR et les autres organismes sera essentielle à la mise en œuvre appropriée de ce modèle.

La décision quant au modèle privilégié dépendra de la capacité fiscale de chaque région et du niveau de service à assurer. Il est important de noter que le niveau de service variera d'une région à l'autre. La planification par les CSR devra tenir compte de la meilleure option viable disponible qui répondra aux besoins de base selon l'ensemble du mandat et des priorités des CSR. Par conséquent, il y aura des solutions personnalisées sans aucune approche uniforme.

Les mesures précises qui seront entreprises par les CSR sont les suivantes :

1. Planification régionale :

- a) Les CSR vont élaborer un service de transport régional harmonisé avec les cadres stratégiques du gouvernement provincial, notamment le Plan d'action sur les changements climatiques et les cadres stratégiques en matière de développement et de croissance économiques régionaux, de planification de l'utilisation des terres, de planification des transports et de responsabilité financière.
- b) Les CSR, en collaboration avec les gouvernements locaux et les districts ruraux membres de leurs organisations, élaboreront des plans de transport régionaux définissant des priorités immédiates et des stratégies à long terme visant à orienter la planification et l'élaboration d'un système régional de transport multimodal qui répondra aux exigences futures en matière de croissance et sera axé sur la durabilité. Il est recommandé que les plans soient fondés sur un échéancier de trois ans et mis à jour chaque année. On trouve un aperçu des détails précis qui seront exigés au sujet des plans à l'**annexe « A »**.
- c) Dans le cadre de ce processus, les CSR tiendront compte des niveaux de service actuels, des domaines de pratiques exemplaires, des aspects à améliorer et des solutions potentielles pour établir un système de transport intégré équilibré et durable au sein de chaque région.

- d) Les CSR collaboreront avec tous les intervenants gouvernementaux pour établir des mesures clés assorties d'indicateurs des résultats qui pourront faire l'objet de rapports annuels.
- e) Les CSR définiront les stratégies et les outils nécessaires (notamment les technologies, les logiciels et les biens corporels) pour mettre en œuvre les mesures recommandées, y compris le modèle de prestation de services, les rôles des gouvernements locaux et des districts ruraux, les partenariats clés, l'évaluation de l'échéancier, ainsi que les répercussions générales sur les coûts, les besoins en matière de financement et les étapes suivantes.

2. Gestion financière :

- a) Les CSR seront chargées d'élaborer des plans financiers annuels qui appuieront leurs stratégies en matière de transport régional. Comme le transport collectif n'est pas autonome sur le plan financier, les CSR devront déterminer leur niveau d'investissement et recevront une aide financière provinciale (mentionnée ci-dessus) pour compenser les pertes d'exploitation.

3. Surveillance de la prestation des programmes et des services :

- a) Les CSR détermineront le niveau d'administration requis pour soutenir les tâches et les fonctions nécessaires à l'exécution du plan de transport. Selon le modèle de prestation de services choisi, les tâches pourraient comprendre une participation directe à la coordination des activités quotidiennes, à la surveillance du rendement, à la satisfaction des exigences en matière de rapports et à la liaison avec les autorités provinciales (réglementation, financement, etc.).
- b) Les CSR établiront une tribune pour promouvoir la collaboration et la consultation au niveau régional entre les intervenants locaux, les citoyens et les Premières Nations afin de surveiller les besoins des collectivités, de solliciter des avis et de faire progresser les objectifs des services de transport régionaux.

4. Relations publiques :

- a) Les CSR consacreront les ressources nécessaires pour veiller à ce que le public soit tenu informé, à ce que les plaintes soient traitées et à ce que des activités promotionnelles et des campagnes publicitaires soient entreprises.

2.5 Gestion des opérations (Niveau 3)

La prestation d'un service de transport régional exigera que l'exploitant dispose des outils appropriés pour mener les activités quotidiennes. Les détails à ce sujet seront définis dans le cadre du processus de planification et comporteront principalement les éléments clés suivants :

1. **Administration régionale** : les dispositions nécessaires sont officialisées et maintenues pour permettre de mener les activités quotidiennes, qui pourraient comprendre la négociation et la gestion de contrats dans le cas d'entrepreneurs tiers ou de bénévoles, ou la gestion de ressources ou de biens au quotidien dans le cas de services assurés sur place.
2. **Soutien technologique** : le logiciel nécessaire est en place pour fournir des outils de rationalisation des fonctions essentielles et des opérations financières dans une solution de technologie de l'information (TI) intégrée (horaires, répartition, perception des tarifs, etc.).
3. **Gestion des actifs** : les biens corporels requis pour transporter les résidents et fournir des services sont acquis et entretenus.

2.6 Prestation de services (Niveau 4)

Ce niveau constitue le fondement du cadre, et c'est là que se déroulent les activités quotidiennes. À ce stade, la planification nécessaire est terminée et toutes les exigences réglementaires et opérationnelles sont mises au point, notamment l'obtention des permis requis et l'acquisition des biens (corporels et numériques) nécessaires, le recrutement du personnel (employés, bénévoles et entrepreneurs), et les initiatives en matière de marketing et de rayonnement sont en place pour promouvoir le service auprès des résidents.

Annexe « A » : Format du plan de transport régional

FORMAT DU PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL

Le plan de transport régional comprendra les éléments suivants :

- Un profil des besoins en matière de transport en commun (conjointement avec les travaux de la table ronde régionale)
- Une description d'autres services existants de transport de passagers (transport interurbain, taxi, etc.)
- Les principaux enjeux et défis liés au transport de passagers
- Les objectifs des services proposés
- Les services existants et proposés
 - Les services de transport communautaire :
 - Les clients admissibles et les raisons
 - Les régions desservies
 - Les tarifs et la manière de faire une réservation
 - Les services de transport en commun (urbain et régional)
 - Les horaires, les parcours et les arrêts
 - Les tarifs et la manière de faire une réservation
- L'achalandage actuel et projeté
- L'état financier relatif au service (exercice précédent)
- L'estimation budgétaire de l'exercice en cours
- Les prévisions financières pour deux autres exercices
- Un plan pour répondre aux besoins en capital et en véhicules