

# Des surfaces aux services

Stratégie de transport inclusif et  
durable pour la province du  
Nouveau-Brunswick 2017-2037

Comité consultatif sur les systèmes de  
transport ruraux et urbains

Société d'inclusion économique et  
sociale du Nouveau-Brunswick

Décembre 2017



Ensemble  pour vaincre  
la pauvreté  
Overcoming Poverty  Together

# Table des matières

Lettre au conseil d'administration de la SIES .....	3
1. Introduction .....	4
2. Élaboration d'une stratégie de transport complète .....	6
Mandat du CCSTRU .....	6
Principes directeurs .....	6
Portée de la stratégie .....	7
3. Nécessité d'une vision intégrée en matière de transports .....	8
4. Exigences pour la concrétisation d'une vision intégrée en matière de transports .....	13
Exigence n° 1 : Coordination et connectivité des services pour faciliter l'accès .....	14
Exigence n° 2 : Conditions favorables à des solutions de substitution efficaces et inclusives au véhicule à un seul occupant .....	14
Exigence n° 3 : Données sur les transports pour la prise de décisions .....	15
Exigence n° 4 : Planification provinciale des transports .....	15
Exigence n° 5 : Responsabilité d'une politique sur la planification et les services de transport provinciaux .....	16
5. Mise en œuvre d'une vision intégrée en matière de transports .....	17
Quatre « leviers » pour guider la mise en œuvre .....	17
Déclaration d'intérêt provinciale : Un moyen de mettre en œuvre une vision intégrée en matière de transports au Nouveau-Brunswick .....	18
6. Recommandations .....	19
7. Résumé .....	32
8. Références .....	37
9. Annexe : Liste des présentateurs invités .....	39



# Lettre au conseil d'administration de la SIES

Le 27 juin 2017

Mesdames et Messieurs les membres du conseil d'administration,

Le comité consultatif sur les systèmes de transport ruraux et urbains (CCSTRU) a l'honneur de présenter *Des surfaces aux services : stratégie de transport inclusif et durable pour la province du Nouveau-Brunswick*. Le présent rapport et ses recommandations sont le fruit de deux années de consultations d'experts et consultations publiques, de recherches et d'efforts concertés de la part des membres bénévoles du CCSTRU. Nous sommes reconnaissants aux nombreux experts qui se sont entretenus avec nous, de même qu'aux centaines de Néo-Brunswickois qui se sont manifestés et ont exprimé avec passion la nécessité de transports intégrés, inclusifs et durables au Nouveau-Brunswick. Nous espérons que notre rapport et nos recommandations refléteront l'urgence et l'importance d'une telle stratégie, ainsi que le rôle de leadership devant être endossé par le gouvernement provincial.

Le CCSTRU s'est vu confier par la SIES le vaste mandat qu'était celui de proposer de meilleures options de mobilité pour le Nouveau-Brunswick. Plus d'une douzaine de citoyens dévoués, motivés par le devoir commun qu'ils estimaient avoir de créer une meilleure province, ont consacré bénévolement des centaines d'heures à l'élaboration de la présente stratégie. Aurore Thériault, l'une de nos précieuses membres, nous a quittés en cours de route. Richard Beauregard-Long a dispensé d'incalculables conseils techniques. Nous n'aurions pu réussir sans le leadership et le soutien du personnel de la SIES : Stéphane Leclair, Scott MacAfee, Marie-Eve Grégoire et Sylvette Drisdelle.

Notre mission consistait à aider à rendre le Nouveau-Brunswick plus accessible. Au fil des ans, bon nombre de gens en sont venus à jouir d'une certaine mobilité grâce aux véhicules privés, mais ce, moyennant des coûts importants. Notre dépendance à l'égard des véhicules privés a engendré un important fardeau financier pour les familles à revenu moyen et posé des obstacles encore plus importants aux populations vulnérables : les gens vivant dans la pauvreté, les personnes handicapées, les gens qui résident en milieu rural et éloigné, de même que les communautés autochtones, les jeunes, les aînés et les immigrants. Ceux-ci n'ont pas nécessairement la capacité physique ou les moyens financiers de conduire une voiture pour accéder à l'emploi, aux services, aux soins de santé, à l'éducation et à des activités culturelles et sociales, ce qui diminue la qualité de vie des familles et des collectivités. Les possibilités restreintes en matière de transport représentent aussi un fardeau pour les finances du gouvernement : moins de gens travaillent et paient des impôts, tandis que les coûts de prestation des services publics augmentent. L'amélioration de l'accès n'est donc pas qu'une question d'équité; elle vise également à mettre à profit nos ressources les plus précieuses : les gens.

Bien que nous ayons été motivés par les individus et familles qui éprouvent, au quotidien, des problèmes en matière de mobilité et d'accès, notre comité consultatif a aussi reconnu que la *disponibilité* d'options *abordables* et *accessibles* était essentielle à la concrétisation de priorités plus générales, allant de la création d'emplois et de la rétention des jeunes à la maîtrise des dépenses en santé et à l'atteinte d'objectifs inférieurs en matière de carbone. Nos recommandations visent donc tout autant à répondre aux besoins précis des personnes actuellement exclues qu'à améliorer les options offertes à la majorité. À cette fin, il nous faudra améliorer l'intégration, la connectivité et la viabilité du système.

Le Nouveau-Brunswick affiche d'importants besoins et d'importantes lacunes dans les politiques et services de transport, qui influent sur la capacité des citoyens à satisfaire leurs besoins. Nous avons les bonnes personnes et la volonté nécessaire pour remédier à cette situation. Il nous faut maintenant une stratégie provinciale qui fournisse un cadre et qui soit étayée par un engagement à investir dans les services de transport et à appuyer les initiatives permettant l'harmonisation des entreprises et actifs privés, publics et communautaires. Nous nous réjouissons de recevoir vos commentaires et d'intégrer votre rétroaction à un rapport définitif dans les semaines à venir.

Le tout respectueusement présenté,

Ross Alexander

Gérard Belliveau

Yves Bourgeois

Stan Choptiany

Haley Flaro

Germaine Guimond

Trevor Hanson

Manon Landry-Pitre

Roger Martin

Ian Mackinnon

Frank McCarey

Jamie O'Rourke

# 1. Introduction

Lorsque le Nouveau-Brunswick a commencé à moderniser son infrastructure routière, dans les années 1950 et 1960, le gouvernement avait pour vision d'aider les Néo-Brunswickois à satisfaire leurs besoins sur le plan de la mobilité. L'automobile permettait de vivre et de travailler en un plus vaste éventail d'endroits que jamais auparavant, libérant les gens des contraintes inhérentes aux horaires des autobus et autocars ainsi que des trains. La route vers l'inclusion économique et sociale était, justement, une route.

Aujourd'hui, pour accéder aux emplois, aux services et aux commodités, le Nouveau-Brunswick compte énormément sur les véhicules privés. Pour un nombre croissant de gens, cependant, il devient moins réaliste ou moins désirable de posséder et de conduire sa propre voiture. Que l'on songe par exemple :

- à la famille vivant dans la pauvreté, qui ne peut se payer une voiture pour le travail, les rendez-vous chez le médecin ou les activités parascolaires des enfants;
- à l'adulte vieillissant qui a compté toute sa vie sur la mobilité que lui procurait l'automobile, mais doit maintenant composer avec les effets sur la santé du vieillissement, qui rendent la conduite difficile, voire impossible;
- au jeune, dont les perspectives d'emploi et les finances sont plus précaires que celles de la génération précédente, et qui se tourne à contrecœur vers l'automobile privée, redoutant ses effets sur l'environnement;
- à la personne présentant une déficience motrice, qui a besoin de transports accessibles pour accéder à l'emploi, aux services de santé et aux loisirs, mais n'a pas les moyens de faire l'achat d'un véhicule accessible, et vit là où les programmes de transport public ou de conducteurs bénévoles ne comportent pas de véhicules accessibles;
- au nouvel arrivant, qui n'a peut-être jamais eu besoin d'un véhicule ou n'en a jamais possédé auparavant, et qui doit en acheter un pour accéder au marché du travail et aux services, ou décide en fin de compte de mettre ses compétences à la disposition d'autres provinces, offrant des possibilités de transport collectif à peu de frais;
- à la famille du Nouveau-Brunswick, qui consacre manifestement une plus grande part de son revenu aux transports que la moyenne canadienne, et a par conséquent moins d'argent à dépenser pour les indispensables.

En cette ère de changements démographiques et climatiques, d'incertitude économique et de ressources naturelles et financières de plus en plus limitées, les conséquences des problèmes susmentionnés s'élargiront et se feront plus prononcées. Les exemples, toujours plus nombreux, de personnes incapables de trouver un moyen de transport pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux, ou handicapées et ne disposant pas d'options de transport accessible, ou à qui les actuelles options de transport en commun ne conviennent pas font ressortir la nécessité d'une nouvelle vision pour les transports dans la province. Nous devons voir les transports comme un service essentiel, au même titre que la santé, l'éducation et la sécurité publique.

## Une stratégie pour aider Joanne et Samuel

Joanne, chef de famille monoparentale, vit seule dans un logement social du secteur nord de Saint John, avec son fils de 4 ans, Samuel. Le ministère du Développement social aide à payer la garde de l'enfant à un établissement désigné, près du NBCC, de sorte que Joanne puisse occuper un emploi dans le secteur est. Sans voiture, il lui faut chaque jour deux heures pour accéder au service de garde puis se rendre au travail en empruntant des parcours distincts, puis deux autres heures pour rentrer chez elle. Joanne veut travailler. Il n'y a nul autre moyen d'expliquer pourquoi elle voyage pendant quatre heures pour un revenu à peine supérieur au salaire minimum. La présente stratégie propose une coordination plus efficace des transports et des systèmes de services sociaux pour rendre les Néo-Brunswickois comme Joanne et Samuel plus autonomes.

## Une stratégie pour aider Sandra et Caroline

Sandra est une professeure de musique qui vit en milieu rural avec sa mère Caroline, aujourd'hui veuve, très active en tant que bénévole au sein de la collectivité. Sandra a un handicap visuel et se fie donc à sa mère pour l'emmener, en voiture, aux cours de musique qu'elle donne au centre communautaire et chez les clients. Leur vie active et productive est cependant appelée à changer; Caroline s'apprête en effet à perdre son permis de conduire en raison de la détérioration de sa propre vision. La communauté en souffrira. Sandra perd une source de revenu. Les enfants perdent une professeure de musique qu'ils adoraient. Les amis de Caroline s'ennuieront d'elle. La présente stratégie propose de meilleurs services partagés qui aident à satisfaire les besoins en matière de transport de Néo-Brunswickois comme Sandra et Caroline dans leur collectivité.

Il s'agit là d'une vision visant à garantir que tous les Néo-Brunswickois peuvent accéder aux transports dont ils ont besoin aux fins d'inclusion économique et sociale. Cette vision se fonde sur les forces des accomplissements antérieurs et des services et des programmes existants en matière de transports, mais pivote vers une nouvelle façon de penser, promouvant d'autres options de transport actif et collectif, tout en intégrant à notre processus décisionnel le milieu bâti au sens large. Elle permettrait au Nouveau-Brunswick de prévoir les changements à venir et d'adopter des mesures en conséquence.

La concrétisation de cette vision commence par la définition de mesures concrètes et précises qui puissent être adoptées par tous les ordres de gouvernement, les collectivités, les citoyens, ainsi que les secteurs privé et bénévole. Ces mesures consisteront en des programmes qui promeuvent et facilitent le conavettage et l'accès universel, et en la modification de politiques qui réglementent inutilement ou abusivement les services de transport. Elles impliquent de cerner, d'établir et de maintenir les conditions nécessaires pour que les transports en commun puissent, de façon viable, faire face à la concurrence ou du moins s'inscrire en complément à l'option par défaut que représente l'automobile privée. Il faudra tenir compte, dans la conception et la détermination de l'emplacement des installations gouvernementales et de celles du secteur privé, du comportement d'établissement des déplacements, de sorte qu'il soit plus facile d'atteindre les objectifs de transport inclusif et viable. On devra aussi faire du transport actif un choix plus réaliste.

La présente stratégie de transport inclusif et durable représente une première au Nouveau-Brunswick; c'est en effet la première fois qu'une stratégie de transport est élaborée aux fins d'adoption d'une perspective plus large vis-à-vis de tous les aspects de la prestation des transports dans la province. Elle reconnaît les différences entre territoires de compétence, mais n'y est pas rattachée. Elle reconnaît les différents pouvoirs et différentes responsabilités, mais s'y rapporte tous. Elle est guidée par des arguments historiques, mais présente de nouvelles solutions.

### Une stratégie pour aider Alicia et Armand

Le jeune couple et leur fille ont immigré au centre de Moncton en 2014. Armand ne peut travailler au Canada en tant qu'ingénieur comme il le faisait auparavant, mais il a trouvé du travail à proximité, dans la ville de Dieppe. Malheureusement, la garderie située près de leur appartement n'accueille pas les enfants avant 7 h 30 du matin au plus tôt, son employeur ne veut pas qu'il se présente au travail plus tard qu'à 8 h, et le bus prend 50 minutes pour parcourir les 7 kilomètres séparant les deux endroits, pourtant situés en ligne droite sur la rue Main. Armand a dû acheter une voiture. Alicia a commencé à travailler à temps partiel et occupe maintenant un poste de commis de bureau dans un secteur non desservi par les transports en commun; elle a donc aussi fait l'achat d'un véhicule. Ils puisent dans leurs économies pour s'en sortir et envisagent de déménager à Montréal où, en dépit du coût élevé des loyers, le coût de la vie est moindre, puisqu'il leur serait plus facile de s'y débrouiller avec une seule voiture, voire sans voiture du tout. *La présente stratégie propose une meilleure coordination des services de transport et un engagement de la part des employeurs pour aider les jeunes familles à demeurer au Nouveau-Brunswick.*

### Une stratégie pour aider Linda et Robert

Robert a hérité de la maison de sa famille à Lincoln, où il vit avec sa femme Linda et leurs deux enfants, Patrick et Stéphanie. Robert travaille à 9 km de chez eux, au centre-ville de Fredericton, et Linda, à Oromocto, à 12 km dans la direction opposée. La famille possède depuis longtemps deux voitures, ce qui leur permet d'effectuer la navette avec le travail et d'amener les enfants à leurs activités parascolaires. Robert et Linda pourraient sembler à l'aise financièrement. Le revenu de leur ménage, qui se chiffre à 75 000 \$ après impôts, les classe bien au-dessus de la moyenne au Nouveau-Brunswick; pourtant, ils ont peu d'argent de côté pour leur retraite et les études de leurs enfants. Ils dépensent le tiers de leur revenu disponible net dans les transports et mûrissent par ailleurs l'idée d'acheter une troisième voiture, comme Patrick fréquentera bientôt l'UNB voisine. *La présente stratégie propose une planification et des services de transport régionaux coordonnés, pour aider les Néo-Brunswickois à épargner dans les transports, de sorte qu'ils puissent investir en eux-mêmes, pour leur éducation et leur retraite.*

## 2. Élaboration d'une stratégie de transport complète

### Mandat du CCSTRU

Dans le cadre des consultations et discussions organisées par la SIES et ses partenaires communautaires, les « problèmes de transport » ont constamment été cernés comme d'importants obstacles à l'inclusion de certaines personnes ou certains secteurs dans les activités sociales et économiques. Les problèmes en question comprenaient le coût élevé associé au fait de posséder une voiture et le manque d'options de transport collectif efficaces. Reconnaisant la nécessité d'une approche stratégique pour remédier à ces problèmes, en 2015, la SIES a mis sur pied le comité consultatif provincial sur les systèmes de transport ruraux et urbains (CCSTRU), constitué de 14 membres, pour proposer une stratégie de transport complète ainsi que des recommandations pour la province qui refléteraient les particularités urbaines et rurales de cette dernière. Le comité se composait de bénévoles représentant tous les secteurs géographiques du Nouveau-Brunswick et issus de diverses professions, dont des ingénieurs, des promoteurs communautaires et des planificateurs. La stratégie et les recommandations découlent des consultations menées en 2015 et 2016 par le CCSTRU auprès des parties intéressées, ainsi que de visites sur le terrain et de la rétroaction reçue lors de consultations antérieures de la SIES.

### Principes directeurs

Lorsqu'ils ont tenté de déterminer la portée des problèmes susmentionnés, les membres du comité ont rapidement compris que le Nouveau-Brunswick se trouvait confronté à un défi de taille : rien n'indiquait à qui revenait la responsabilité de remédier aux difficultés existantes et prévues en matière de transport. Les problèmes allaient de l'incapacité des gens à se rendre à leurs rendez-vous médicaux aux transports en commun qui s'arrêtaient en bordure des villes, en passant par l'emplacement peu pratique des nouvelles écoles et les difficultés de financement que connaissent des services novateurs. Des idées qui avaient été déployées avec succès ailleurs, telles que l'utilisation d'autobus scolaires pour le transport communautaire, se heurtaient en outre à des obstacles particuliers au Nouveau-Brunswick. Les membres ont conclu que la présente stratégie et ses recommandations devaient articuler les problèmes plus larges associés au transport au Nouveau-Brunswick et fournir des directives claires quant aux façons de mettre en place le leadership nécessaire pour remédier aux types de problèmes de transport qu'éprouvent au quotidien les citoyens. Le comité a élaboré des principes directeurs qui guideraient son approche dans l'articulation des problèmes, la détermination des besoins et la présentation de recommandations. Toute recommandation formulée devait satisfaire au moins à l'un des principes suivants :

- rendre les transports abordables pour les individus et les familles;
- rendre le système de transport accessible pour les personnes handicapées;
- rendre les transports plus disponibles là où les solutions de substitution étaient limitées;
- rendre le système de transport plus durable sur le plan environnemental et économique;
- améliorer l'inclusion économique et la qualité de vie;
- favoriser l'inclusion sociale pour surmonter l'isolement et promouvoir une vie active;
- garantir une planification à long terme intégrée, transparente et éclairée des transports et de l'utilisation du territoire.

## Portée de la stratégie

Le comité a reconnu que la présente stratégie s'adresse à un vaste public : citoyens, mais aussi secteurs public, privé et sans but lucratif. Ses membres ont initialement été chargés d'élaborer des stratégies urbaine et rurale distinctes. À la lumière des tendances en matière de navettage et de consommation de services, cependant, il est apparu que ce qu'il fallait était une stratégie unifiée reconnaissant les particularités des contextes rural et urbain, mais ciblant aussi l'intégration des modes et des collectivités. La stratégie est complète, mais non exhaustive; elle n'explore pas les problèmes liés aux services aériens ou aux traversiers, par exemple, bien que des arguments et des principes s'y appliquent également. La stratégie se veut néanmoins d'une portée aussi vaste que possible, explorant des questions qui relèvent à la fois de la compétence municipale, provinciale et fédérale, dans la mesure où cela pourrait permettre d'améliorer l'accès pour les Néo-Brunswickois. Les recommandations représentent le cœur même de la stratégie et reflètent la vision globale, assujettie aux principes directeurs afin de guider l'élaboration des services de transport pour les 20 prochaines années.



### 3. Nécessité d'une vision intégrée en matière de transports

Le comité croit profondément que le Nouveau-Brunswick a besoin d'une nouvelle vision en matière de transports, mais est conscient que ce changement d'orientation exigera un engagement et un effort considérables. Les citoyens ont besoin que cet effort soit justifié. Il existe de solides arguments en faveur d'un réexamen de l'actuelle approche du Nouveau-Brunswick à l'égard des transports, mais il n'y avait pas, avant la présente stratégie, de plateforme efficace pour en faire la démonstration aux Néo-Brunswickois. La section qui suit détaille les cinq grandes raisons cernées par le comité pour une nouvelle vision des transports au Nouveau-Brunswick.

**Raison n° 1 : Le Nouveau-Brunswick a largement concrétisé sa vision antérieure par rapport à la mobilité automobile, mais cette mobilité fait en sorte que les populations dépendent maintenant de leur capacité à posséder et à conduire une voiture.**

- Partout en Amérique du Nord, après la Seconde Guerre mondiale, les gens se sont faits plus nombreux à adopter le transport automobile, créant une demande considérable par rapport à une infrastructure routière financée par le secteur public. Que l'on songe, à titre d'exemple, à Saint John, dans les années 1940, où des plans ont été élaborés pour un système de pont et de routes autour du port, lequel a fini par remplacer le réseau ferré de banlieue, les tramways et le traversier. De 1960 à 1980, d'importants projets de boulevards périphériques et d'autoroutes de contournement ont transformé le paysage des déplacements dans toutes les villes du Nouveau-Brunswick, tandis que de 1990 à 2010, des projets routiers d'envergure ont rendu plus rapides, faciles et sécuritaires les déplacements en voiture dans l'ensemble de la province. L'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) 2011 de Statistique Canada montre que 91 % des travailleurs du Nouveau-Brunswick utilisent désormais l'automobile pour se rendre au travail et en revenir.
- Bien que l'automobile soit actuellement essentielle à la mobilité au Nouveau-Brunswick, plusieurs facteurs feront en sorte qu'il soit plus difficile pour les Néo-Brunswickois d'y recourir en vue de répondre à leurs besoins dans le futur. Par exemple :
- Selon Statistique Canada, la proportion d'adultes vieillissants (âgés de 65 ans et plus) au Nouveau-Brunswick augmentera pour atteindre 30,9 à 32,6 % de la population totale (scénario de croissance moyenne) (Statistique Canada, 2015); or, aucun plan n'est actuellement en place en prévision du nombre de personnes de ce groupe qui, d'actuels conducteurs, deviendront des passagers en raison des effets sur la santé du vieillissement et de l'apparition d'une maladie.
- Le Nouveau-Brunswick affiche le deuxième taux d'incapacité en importance au Canada, et la mobilité y est le type d'incapacité le plus prévalent après la douleur (Statistique Canada, 2012). L'incapacité liée à la mobilité pose souvent des problèmes pour la conduite indépendante, et une planification s'impose pour garantir la disponibilité de transports accessibles publics, privés et communautaires.
- Les obligations du Nouveau-Brunswick en ce qui a trait au service de la dette et ses dépenses accrues en santé restreindront de plus en plus le financement pouvant être alloué aux dépenses d'infrastructure routière; il faudra donc effectuer des investissements stratégiques pour améliorer l'utilisation de la capacité existante, ce qui impliquera aussi de se pencher sur les programmes et services de transport qui améliorent la mobilité.
- D'ambitieux objectifs mondiaux, fédéraux et provinciaux en ce qui concerne les émissions – aux fins de lutte contre le changement climatique – influenceront aussi sur le secteur des transports. Des 15 496 kt d'équivalent CO<sub>2</sub> du Nouveau-Brunswick en 2014, 4 000 kt (25,8 %) émanaient en effet des transports, dont la moitié, des véhicules de promenade (Gouvernement du Nouveau-Brunswick, 2016). Ces objectifs engendreront des politiques qui rendront plus coûteuse l'utilisation de véhicules privés.
- La technologie évolue rapidement et exige un examen réglementaire. Comme l'écrit Ticoll (2015), on observe de nombreuses difficultés sur le plan de la réglementation auxquelles la plupart des territoires de compétence, y compris le Nouveau-Brunswick, ne sont pas entièrement préparés à moyen et à long terme. Par exemple, les véhicules entièrement électriques refaçonneront les réseaux de distribution pour les stations d'essence, de même que les revenus que tirent les municipalités de la taxe sur l'essence.

**Raison n° 2 : Il n'existe pas, aujourd'hui au Nouveau-Brunswick, de « vision pour la mobilité » englobante en ce qui concerne les services de transport en commun, d'autobus et de transport ferroviaire de voyageurs – seulement la responsabilité de dispenser des services économiques, lesquels doivent encore atteindre leur plein potentiel pour attirer des usagers.**

À l'heure actuelle, au Nouveau-Brunswick, la plupart des solutions de substitution restantes à la conduite sont d'anciens systèmes ayant perdu des usagers au profit de l'automobile. Ils sont maintenus par les gouvernements dans l'intérêt du public, mais ne sont pas intégrés à une vision plus large qui leur permettrait d'entrer en compétition avec l'automobile, ou d'être considérés comme préférables à cette dernière. Dans les années 1970, les plus grandes municipalités au Nouveau-Brunswick prenaient en charge les services de transport en commun privés qui connaissaient des difficultés. Elles cherchaient ce faisant, pour reprendre les mots de l'étude préliminaire sur le plan de transport de 1974 de Fredericton, à assurer un moyen de transport économique « aux jeunes, aux pauvres, [aux personnes handicapées] et aux personnes âgées [traduction] ». Aujourd'hui, cependant, 2,2 % seulement des travailleurs du Nouveau-Brunswick utilisent les transports en commun pour se rendre au travail, soit le deuxième taux le plus faible à l'échelle du pays, et trois fois moins que dans la province voisine de Nouvelle-Écosse (ENM, 2011).

Les services ferroviaires voyageurs sont un autre domaine dans lequel le gouvernement (fédéral) a pris les commandes afin de garantir le service en l'absence de bénéficiaires à la clé. VIA Rail a été créée dans les années 1970 en tant que société de la Couronne fédérale, pour libérer les sociétés de transport ferroviaire de marchandises d'activités de transport de passagers non rentables. Actuellement, au Nouveau-Brunswick, la fréquence, la vitesse et la disponibilité du service sont réduites par souci d'économie, faisant de cette option la moins attrayante de toutes les options de déplacement motorisé. Par exemple, le trajet de Campbellton à Moncton prend 5 heures 35 minutes en train<sup>1</sup>, 4 heures 45 minutes par autocar (Maritime Bus) et 3 heures 15 minutes en voiture<sup>2</sup>. Les départs limités à trois jours par semaine en font une option peu pratique pour les navetteurs.

Les services d'autocar comme SMT, puis Acadian Lines et aujourd'hui Maritime Bus n'ont jamais, au Nouveau-Brunswick, appartenu au secteur public. Il s'agit plutôt de sociétés privées assujetties aux trajets et droits approuvés par le gouvernement, dont la compétition se trouve restreinte. Cette approche de réglementation économique n'existe plus dans les secteurs du transport ferroviaire et aérien de marchandises au Canada, mais on rapporte que les services dans de petites collectivités seraient menacés tant par le système de réglementation actuel que par un environnement déréglementé (Conseil des sous-ministres, 2010). Le Groupe de travail sur le transport par autocar du Conseil des sous-ministres responsable des transports et de la sécurité routière a recommandé que tous les territoires de compétence s'engagent à réexaminer leurs contrôles économiques et, si nécessaire, à introduire des modifications de sorte qu'il soit plus facile pour les transporteurs d'ajuster, entre autres, les droits, les horaires et les trajets (Conseil des sous-ministres, 2010).

Bien que les autobus et autocars et les services ferroviaires voyageurs n'accueillent pas, à l'heure actuelle, autant d'usagers qu'ils le pourraient, ils présentent de solides fondements organisationnels qui, s'ils se voient affecter des ressources suffisantes ou sont intégrés à une vision et à un plan plus large pour la mobilité, pourraient en faire des solutions de substitution à la conduite qui attireraient des usagers par l'élargissement de la zone desservie et l'augmentation de la fréquence, par exemple.

---

<sup>1</sup> D'après le site Web de VIA Rail

<sup>2</sup> Source : Google Maps

**Raison n° 3 : Les Néo-Brunswickois veulent une « vision pour la mobilité » qui permette à ceux qui en ont le plus besoin de jouir d'un accès amélioré, qui diminue les coûts pour les citoyens et qui assure le soutien des initiatives communautaires utilisant les transports pour favoriser l'inclusion économique et sociale.**

Les discussions lors de nombreuses activités de la SIES ainsi que les séances tenues par le CCSTRU à l'intention des parties intéressées révèlent que de nombreux Néo-Brunswickois se demandent s'ils parviendront à répondre à leurs besoins avec les options de transport s'offrant actuellement à eux. De récentes initiatives couronnées de succès présentent cependant un potentiel considérable aux fins de reproduction et d'amélioration des transports : que l'on songe par exemple aux programmes régionaux de conducteurs bénévoles, au service de transport en commun suburbain à l'intention des navetteurs de Saint John (COMEX) et aux systèmes de parcs de stationnement incitatifs.

Bien que bon nombre de Néo-Brunswickois souhaitent pouvoir compter sur des services d'autobus et d'autocars et services ferroviaires voyageurs plus utiles pour leurs besoins en matière de déplacements, beaucoup aimeraient aussi que l'on soutienne des services moins officiels comme les programmes de conducteurs bénévoles. Ce soutien pourrait être financier ou prendre la forme de programmes et d'initiatives faisant en sorte qu'il soit plus facile pour les gens de faire don de leur temps, sans qu'il leur en coûte quoi que ce soit. Ce sera là particulièrement nécessaire dans les régions rurales, et pour aider à satisfaire les besoins individuels en matière de transport des personnes handicapées.

De même, il est difficile de répondre à l'intérêt croissant pour les transports actifs (par exemple la marche, le vélo, le fauteuil roulant) aux fins de déplacement vers le travail ou l'école au Nouveau-Brunswick en l'absence de mécanismes qui faciliteraient la connectivité au réseau élargi, reliant notamment les secteurs urbains, ruraux et non constitués en municipalité (Hanson et coll., 2015).

**Raison n° 4 : Les Néo-Brunswickois se tournent actuellement vers l'automobile pour faciliter leur inclusion économique et sociale; changer leur comportement pourrait donc être un long processus, qui devra débiter au plus tôt.**

Étant donné que la plupart des Néo-Brunswickois résidant en milieu urbain et presque tous ceux résidant en milieu rural dépendent maintenant exclusivement de l'automobile, cette nouvelle stratégie doit reconnaître le fait que, pour la plupart des gens, l'automobile demeurera le mécanisme de transport facilitant l'inclusion économique et sociale. Les politiques et les initiatives qui visent à réduire l'utilisation de l'automobile doivent être précédées par la mise en place de mécanismes destinés à garantir les retombées positives de telles initiatives. Parallèlement, pour les personnes handicapées, des programmes comme le service de conduite adaptée du Centre de réadaptation Stan Cassidy, le Programme de véhicules adaptés du Nouveau-Brunswick et les programmes pour une infrastructure de transport et des véhicules accessibles seront cruciaux afin que tous les Néo-Brunswickois puissent accéder aux transports.

## **Raison n° 5 : Les entités responsables de la planification et de la prestation des services de transport doivent avoir une vision commune pour gagner en efficacité grâce aux avantages sociaux procurés par une meilleure santé publique et un meilleur accès à l'emploi.**

La prestation des services de transport au Nouveau-Brunswick relève à la fois des administrations municipales et des gouvernements provincial et fédéral, ainsi que des secteurs sans but lucratif et privé. Au sein de chaque territoire de compétence et secteur, les transports peuvent être subdivisés entre la prestation de services (par exemple transports en commun municipaux), l'infrastructure (la prestation de services, par exemple, ne fait pas partie du mandat du ministère des Transports et de l'Infrastructure du NB— MTINB) et la programmation pour favoriser l'accès aux transports (par exemple financement provincial pour l'accès à la formation). Il y a aussi des décisions en matière d'aménagement du territoire qui influent sur le choix des modes de transport, par exemple la densité résidentielle et l'emplacement des services essentiels comme les services de santé, les commerces et l'éducation. Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de mécanisme officiel pour faciliter la coordination de toutes les parties concernées par les transports au Nouveau-Brunswick. Les organisations opèrent de façon autonome sans une vision plus large, d'une façon souvent décrite comme « cloisonnée »; elles sont généralement préoccupées par les coûts et avantages directs rattachés à leur propre portée et à celle de leurs programmes. Il en résulte la perte d'occasions d'intégration et d'innovation qui auraient pu permettre de répondre aux besoins des Néo-Brunswickois en matière de transport.

Que l'on songe seulement qu'en 2014, le gouvernement provincial a dépensé 6 millions de dollars pour transporter des gens à leurs rendez-vous médicaux de même qu'à des programmes de formation pour l'emploi (données internes, ministère du Développement social du Nouveau-Brunswick). Ces dépenses procurent un avantage social en évitant les coûts qu'entraîneraient, pour le système de soins de santé provincial, des rendez-vous manqués en raison de l'impossibilité de trouver un moyen de transport. Elles contribuent aussi à l'économie au sens large. Dans certains cas, les taxis peuvent constituer le choix le plus approprié, cependant il pourrait y avoir des occasions d'explorer d'autres partenariats de transport, y compris des entreprises sans but lucratif aux endroits non desservis par les taxis, s'il existait une tribune réunissant de multiples fournisseurs de services de transport.

Les incidents de la circulation impliquant des véhicules motorisés constituent la principale cause d'accidents mortels au Nouveau-Brunswick. Ils représentent 28 % des cas, pour un coût économique estimé à 100 millions de dollars en soins de santé et en productivité perdue (Gouvernement du Nouveau-Brunswick, 2012b). Bien que des améliorations géométriques et autres améliorations de la sécurité routière puissent entraîner une diminution de la fréquence et de la gravité des collisions, réduisant en fin de compte les coûts en soins de santé, il n'y a pas eu de discussion quant au potentiel d'investissement dans des services de transport de substitution en tant qu'autre moyen de réduire les coûts. Les plus hauts taux de collisions ont été enregistrés chez les Néo-Brunswickois les plus jeunes (< 25 ans) et les plus âgés (85 ans et plus) (Hildebrand et Myrick, 2001), pourtant la plupart des discussions en ce qui concerne les politiques portent sur la réduction des privilèges de conduite plutôt que sur la recherche de solutions de substitution acceptables (Hanson et Hildebrand, 2011). Étant donné le vieillissement de la population du Nouveau-Brunswick, et du fait que les effets du vieillissement sur la santé peuvent rendre la conduite difficile – voire impossible – au fil du temps, on ne sait trop à l'heure actuelle comment le Nouveau-Brunswick se prépare à répondre aux besoins en matière de transport de Néo-Brunswickois plus âgés qui ne seraient plus en mesure de conduire. Des investissements dans les services aidant à faciliter la transition de conducteur à passager pourraient procurer d'importants avantages en termes de dépenses de soins de santé évitées.

On se rappellera que les Néo-Brunswickois dépensent eux-mêmes beaucoup de leur propre poche pour le transport. Bien que l'automobile ait accru la mobilité de bon nombre d'entre eux, ils figurent maintenant, de ce fait, parmi les Canadiens les plus dépendants de leur voiture. Ils conduisent 750 kilomètres de plus par an que la moyenne canadienne (RNC, Enquête sur les véhicules au Canada, 2009) et émettent 9,4 % plus de CO<sub>2</sub> par véhicule (Statistique Canada, division des comptes et de la statistique de l'environnement, 2009, citée dans Bourgeois et Folster, 2014). Ils voyagent davantage d'une collectivité à une autre (32,5 %, comparativement à une moyenne canadienne de 20,6 %, ENM, 2011), et le font davantage avec des véhicules privés qu'où que ce soit ailleurs au Canada (90,4 %, comparativement à 78,6 %). Le ménage médian au Nouveau-Brunswick consacre un cinquième (19 %) de son budget aux transports, comparativement à 15 % dans le cas des ménages canadiens (Statistique Canada, Enquête sur les dépenses des ménages, 2013). Du point de vue financier, un chef de famille monoparentale qui élève deux enfants pourrait se trouver en meilleure posture en tant que bénéficiaire de l'aide sociale que s'il travaille 35 heures par semaine, puisque le service de garde moyen coûte 5 \$ l'heure par enfant, et le fait d'avoir une voiture, l'équivalent de 6 \$ l'heure (Bourgeois et Folster 2014). Étant donné qu'au Nouveau-Brunswick, près des deux tiers (63 %) des employeurs éprouvent des difficultés à embaucher des travailleurs par rapport à l'année précédente (FCEI, 2015:3), la réduction du coût des transports et l'amélioration des options offertes pourraient aider un plus grand nombre de Néo-Brunswickois à accéder à des emplois, et aider les employeurs à pourvoir leurs postes. Il est cependant difficile de réduire les coûts individuels pour les Néo-Brunswickois sans une approche coordonnée.

Les personnes handicapées au Nouveau-Brunswick éprouvent d'importantes difficultés à trouver des emplois et des services accessibles. Au Canada, les personnes handicapées gagnent 9 000 \$ de moins par an, sont 50 % moins susceptibles d'être titulaires d'un grade universitaire et 6,5 % (dans le cas des femmes) et 8,5 % (dans le cas des hommes) plus susceptibles d'être sous-employées – c'est-à-dire de travailler à temps partiel quand elles préféreraient occuper un emploi à temps plein (Statistique Canada, 2009). Des transports accessibles facilitent la participation au marché du travail, procurant des avantages importants aux économies du Nouveau-Brunswick et du Canada (ACTU, 2013); pourtant, une personne présentant une déficience motrice pourrait devoir naviguer au sein d'un système de transport et d'un milieu bâti où les éléments d'accessibilité ne sont pas coordonnés.

Étant donné que les dépenses en santé et sur le plan social demeurent supérieures à la croissance des revenus, les gouvernements doivent envisager des façons novatrices de gérer ces coûts. La difficulté vient du fait que les gouvernements se sont typiquement concentrés sur les coûts et avantages au sein de chaque ministère, plutôt que de les intégrer à l'échelle de l'ensemble d'entre eux. L'investissement dans les transports, de sorte que les gens puissent se rendre à leurs rendez-vous médicaux ou au travail, a des avantages tangibles en termes de santé et de mieux-être, qui peuvent excéder de beaucoup le coût de prestation du service. Le Nouveau-Brunswick doit cependant mettre sur pied les mécanismes nécessaires pour faciliter cela.

## 4. Exigences pour la concrétisation d'une vision intégrée en matière de transports

Le comité estime que la stratégie du Nouveau-Brunswick en matière de transport doit aller au-delà des précédents efforts compartimentés déployés par les gouvernements, dans le cadre desquels des stratégies étaient élaborées en fonction du mandat existant d'un ministère ou organisme donné. Pour ce faire, la stratégie devra accomplir ce qu'aucune stratégie de transport du gouvernement n'a encore accompli avant elle : définir ce qu'il manquait dans l'approche du Nouveau-Brunswick en matière de transport, qui a fait obstacle à cette vision plus large et, au bout du compte, empêché une intervention coordonnée par rapport aux problèmes. Parmi les autres difficultés, une meilleure coordination interministérielle des services exigera la coordination de la comptabilité et de la gestion dans la réaffectation des fonds au sein des ministères.

Ces exigences sont nécessaires pour aider à changer la façon dont les Néo-Brunswickois perçoivent et utilisent les transports dans la province, passant d'un accent mis exclusivement sur les surfaces de transport (par exemple les routes) pour englober les services de transport (par exemple les programmes de conducteurs communautaires, les transports en commun).

Le comité a cerné cinq exigences pour la réalisation d'un système de transport multimodal intégré au Nouveau-Brunswick :

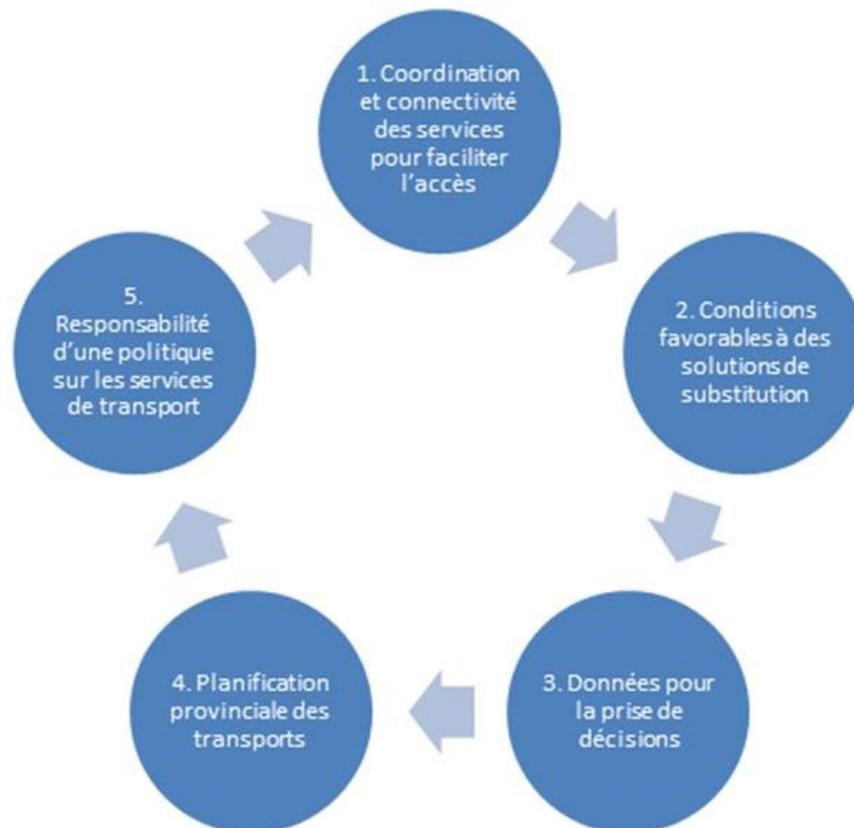


Figure 1 : Cinq exigences pour le système de transport du Nouveau-Brunswick

## **Exigence n° 1 : Coordination et connectivité des services pour faciliter l'accès**

De nombreuses organisations publiques et privées prendront, relativement à l'emplacement de leurs services, les décisions qui s'avèrent les plus avantageuses pour elles-mêmes. Le problème est qu'en travaillant de façon isolée, elles peuvent manquer des occasions de coordonner ou de colocaliser efficacement les services, ce qui pourrait au bout du compte réduire les déplacements en voiture, accroître l'utilisation des transports actifs et rendre plus efficiente la prestation de services, par des transports en commun ou autres transports collectifs. Même dans le cas des personnes qui possèdent une voiture, on ne sait trop si les décisions quant à l'emplacement des grandes infrastructures et principaux services ont été prises en tenant compte des répercussions plus vastes de plus grandes distances de déplacement. Les problèmes de coordination et de connectivité comprennent :

- l'établissement d'importants services de santé, d'éducation et services sociaux en de nouveaux emplacements, loin des aménagements et des voies de transport existants;
- les terminaux d'autobus et d'autocars, qui ne sont pas situés à proximité les uns des autres pour faciliter les transferts;
- certains services d'autocars et services ferroviaires voyageurs n'offrant pas la possibilité de revenir le même jour;
- l'utilisation sous optimale des modes de transport accessibles, et le manque général de transports accessibles.

Il y a aussi des difficultés pour ce qui est de coordonner les objectifs de politique gouvernementaux fondés sur les transports.

L'une des difficultés rencontrées pour la coordination consiste à réunir les conditions favorables à des solutions de substitution efficaces et inclusives. Il s'agit là de la deuxième exigence.

## **Exigence n° 2 : Conditions favorables à des solutions de substitution efficaces et inclusives au véhicule à un seul occupant**

Parvenir à faire en sorte que le Nouveau-Brunswick ne soit plus dépendant du véhicule à un seul occupant impliquera de trouver des solutions de substitution que pourraient privilégier les citoyens. Pour assurer les conditions favorables à la réussite, il faudrait notamment :

- faciliter une approche plus régionale à l'égard du transport en commun, par une prestation de services élargie et la mise en commun des coûts et de l'infrastructure (par exemple véhicules et services administratifs, y compris la répartition);
- réduire le fardeau financier sur les exploitants de transports en commun, notamment par l'élimination de la taxe foncière provinciale sur les bâtiments servant à ces transports;
- assouplir ou éliminer les règlements pour ceux qui souhaitent offrir des services de transport interurbains;
- permettre aux secteurs non constitués en municipalité de se procurer et de conserver des transports collectifs et actifs;
- veiller à ce que la prestation de services tienne compte de l'accessibilité à tous les stades du processus;
- mettre sur pied des programmes et des installations pour soutenir les programmes de covoiturage, y compris des systèmes de parcs de stationnement incitatifs régionaux.

### **Exigence n° 3 : Données sur les transports pour la prise de décisions**

Bien qu'il y ait, au Nouveau-Brunswick, de nombreuses sources de données sur les transports (par exemple dénombrement des véhicules) pour appuyer la planification de l'infrastructure de transport, il existe en fait peu de données pour appuyer la planification des services. Les données de Statistique Canada sont essentiellement axées sur le comportement de navettage, sans détails précis sur les choix effectués au quotidien par rapport au trajet emprunté et au mode de transport, par exemple. Seules les grandes villes ont les ressources nécessaires pour aller plus loin, bien qu'elles se concentrent habituellement sur les besoins en matière de transport à l'intérieur de leurs limites. La SIES a appuyé plusieurs exercices de collecte de données menés par des groupes sans but lucratif dans de petites collectivités aux fins d'aide à l'établissement de leurs services de transport et, bien que cela ait procuré d'utiles résultats, lesdits exercices étaient restreints à chacun des projets et ne pouvaient être facilement intégrés pour offrir un aperçu plus large des besoins en matière de transports.

La difficulté vient du fait que bon nombre de personnes et intervenants cherchent des solutions à partir de données limitées ou même sans données pour déterminer la portée du problème. Il manque aussi de mécanismes pour la consolidation des commentaires formulés par le public. Lorsque des données sont rendues disponibles, cela mène à la quatrième exigence : une planification provinciale des transports.

### **Exigence n° 4 : Planification provinciale des transports**

Tandis que les grandes municipalités, à titre individuel, s'adonnent à la planification des transports pour aider à guider leurs investissements dans l'infrastructure et les services, de nombreux secteurs du Nouveau-Brunswick ne sont pas couverts par un plan de transport. Certains des récents exercices de planification des transports dans le Grand Moncton et le Grand Saint John se sont déroulés avec la participation de municipalités périphériques ou adjacentes; il n'y a cependant pas d'obligation de coordination de la planification des services de transport autour des municipalités plus petites et des secteurs non constitués en municipalités. Il se pourrait que certains exercices ne mobilisent pas tous les partenaires, y compris les programmes publics, privés et communautaires, lacune qu'il faut pallier. Les Commissions de services régionaux (CSR) pourraient constituer l'agent facilitateur pour la planification régionale des transports, puisqu'elles réunissent des représentants des secteurs municipaux et non constitués en municipalités et ont été chargées d'aspects de la planification régionale. Il faut cependant encore une orientation claire de la part du gouvernement provincial quant à la portée de la planification et aux ressources accessibles.

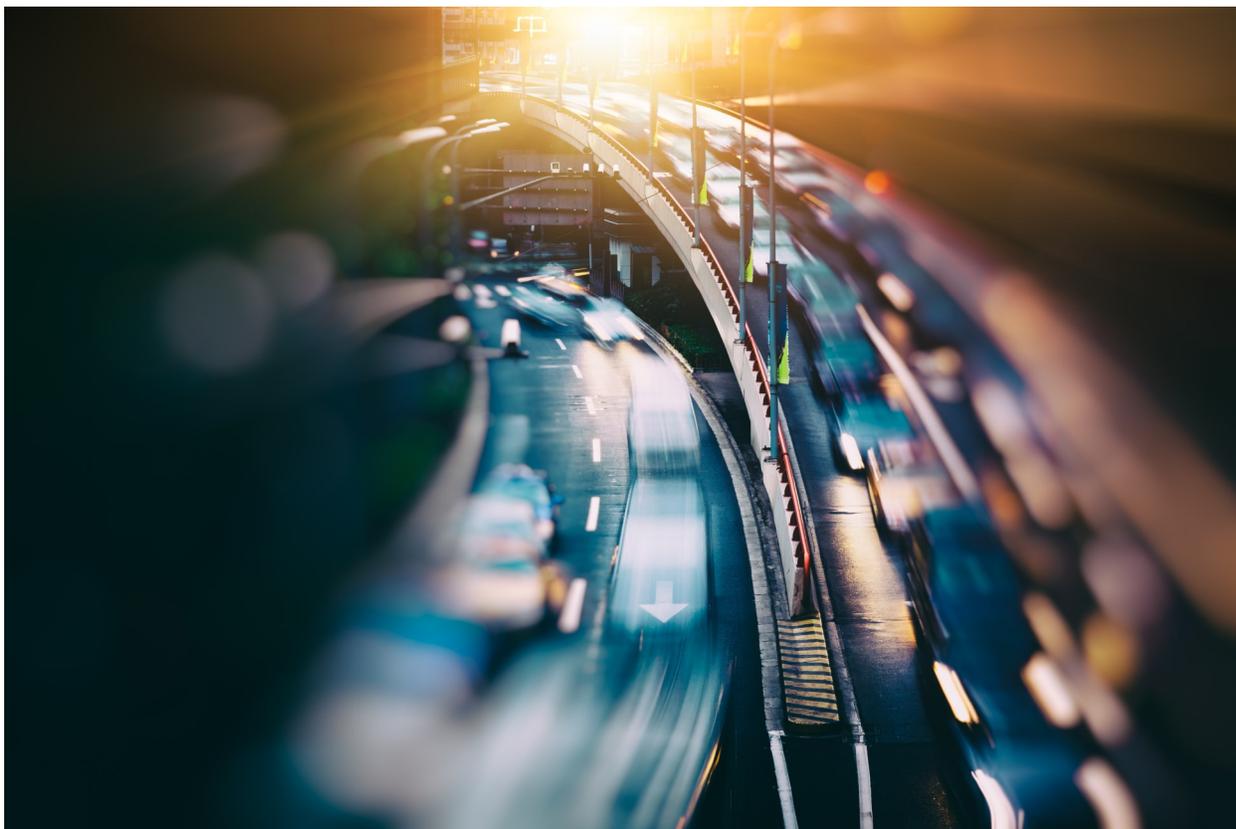
## Exigence n° 5 : Responsabilité d'une politique sur la planification et les services de transport provinciaux

Les quatre exigences susmentionnées peuvent être satisfaites par la désignation d'un organisme ou d'une direction unique responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une politique sur la planification et les services de transport au Nouveau-Brunswick. On ne sait trop si cette responsabilité pourrait être assumée par une direction ou un organisme déjà existant; une nouvelle direction ou un nouvel organisme pourrait donc être plus approprié.

Trois principaux documents de politique sur les transports multimodaux ont déjà été publiés soit par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, soit avec la participation de ce dernier :

- *Regarder vers l'avenir : un plan pour investir dans le système de transport du Canada (2008)*
- *La voie à suivre : la stratégie de transport du Canada atlantique (2008-2018)*
- *Le Nouveau-Brunswick au centre (2008-2018)*

Le thème général de chaque document était le financement de l'infrastructure routière et, bien qu'il y ait été question des transports en commun, les documents ne contenaient aucune précision par rapport aux orientations stratégiques. Dans *Le Nouveau-Brunswick au centre*, plan multimodal du Nouveau-Brunswick, on ne précisait pas comment serait favorisé le développement des transports communautaires, y compris des transports en commun, des programmes de conducteurs communautaires et du service d'autocars. Les documents déterminent clairement la responsabilité municipale en ce qui concerne les transports en commun, ainsi que le rôle du financement fédéral par rapport à ceux-ci, mais ne fixent aucun rôle provincial mis à part « encourager » et « promouvoir ». Étant donné qu'il est nécessaire de se déplacer hors des frontières municipales et que 37 % des Néo-Brunswickois ne vivent pas dans une municipalité (Gouvernement du Nouveau-Brunswick, 2017), il doit y avoir un rôle tangible que puisse endosser le gouvernement provincial pour faciliter l'élaboration de solutions de substitution aux véhicules à occupant unique. Le Nouveau-Brunswick pourrait au minimum adopter une « **déclaration d'intérêt** » par rapport aux transports, énoncé qui reconnaîtrait les principaux problèmes auxquels remédier et fournirait des directives aux ministères, aux organismes et aux parties intéressées quant à la façon d'harmoniser les efforts et de soutenir les initiatives.



## 5. Mise en œuvre d'une vision intégrée en matière de transports

La présente section porte sur l'un des besoins les plus prévalents exprimés au comité par les personnes et parties intéressées : le besoin d'une coordination élargie parmi les décideurs pour la mise en œuvre d'une vision intégrée en matière de transports. Une stratégie de transport complète rendra cela plus facile en abordant simultanément quatre domaines interreliés : les services de transport, l'information, les comportements et le milieu bâti. Une meilleure coordination des décisions entre municipalités, territoires de compétence et ministères s'impose, de même que la mobilisation des parties intéressées des secteurs privé, sans but lucratif et communautaire. Il faut impérativement, pour la mise en œuvre de cette vision, parvenir à faire abstraction des structures traditionnelles.

Agir simultanément dans les quatre domaines peut maximiser le rendement des investissements publics, rendant les transports plus accessibles, abordables et disponibles. Les quatre éléments interdépendants ou « leviers » décrivent les approches conceptuelles que peuvent utiliser les gouvernements pour passer à l'action :

- **La communication** permet l'échange de renseignements essentiels entre citoyens, planificateurs et fournisseurs de services.
- **Les incitatifs et encouragements** poussent les gens à donner suite à l'information, pour changer leurs comportements.
- **La conception** aide à améliorer la façon dont les comportements des gens influent sur le milieu bâti.
- **La planification** permet la coordination de l'utilisation du territoire (bâtiments, routes, stationnement) avec les besoins et services.

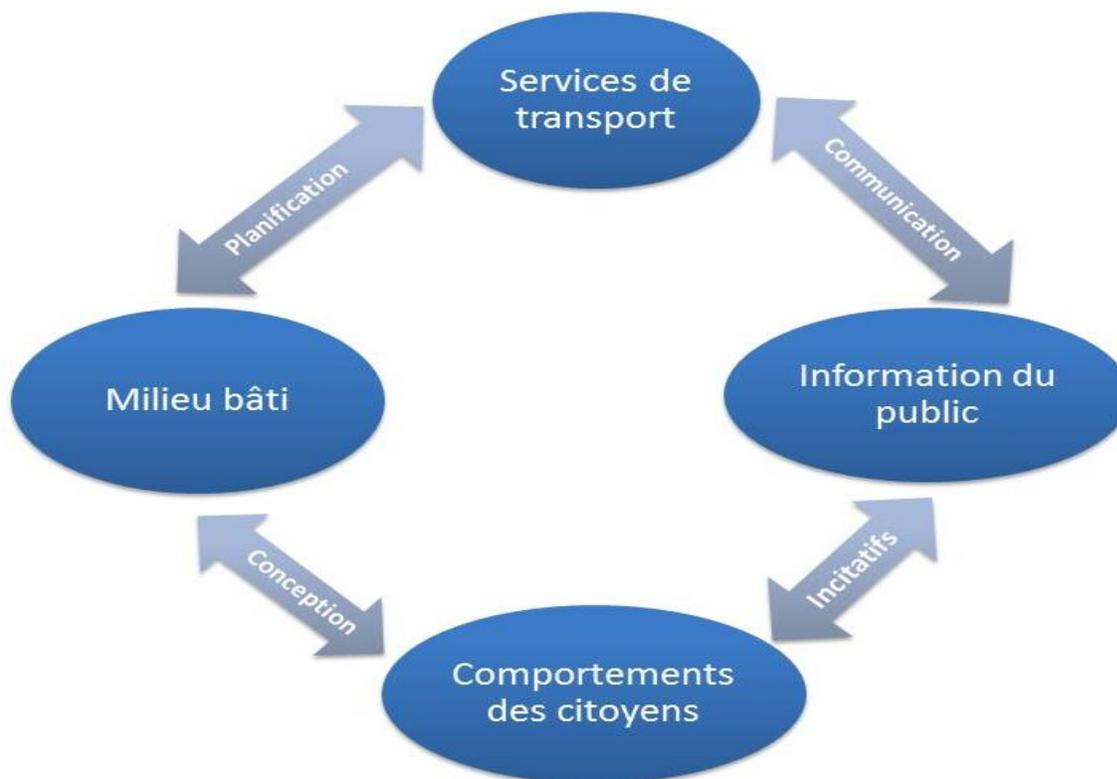


Figure 2: Quatre « leviers » pour guider la mise en œuvre

## **Déclaration d'intérêt provinciale :**

### **Un moyen de mettre en œuvre une vision intégrée en matière de transports au Nouveau-Brunswick**

Le comité a présenté une vision pour un système de transport intégré au Nouveau-Brunswick; les raisons pour lesquelles il faut un tel système, et ce qu'il faut pour sa mise en place. Il est essentiel au succès de la stratégie que le gouvernement du Nouveau-Brunswick adopte une « déclaration d'intérêt » reconnaissant les principaux enjeux décrits dans la présente stratégie. Ces enjeux peuvent être formulés comme des « objectifs », pour orienter les ministères, les organismes et les parties intéressées dans l'harmonisation des efforts et le soutien d'initiatives, et peuvent être opérationnalisés par l'intermédiaire de politiques précises.

Le comité a élaboré des recommandations générales qui peuvent être considérées comme les objectifs de la déclaration d'intérêt, tout en incluant des recommandations précises pouvant être intégrées à des politiques. Il recommande que le gouvernement, plus précisément par l'intermédiaire de son conseil exécutif, adopte cette déclaration d'intérêt ou en élabore une similaire, afin de procurer une vision commune et d'assurer la cohérence dans l'établissement de politiques, de programmes et d'initiatives.

### **Intérêt provincial dans les transports**

#### **Le Nouveau-Brunswick a intérêt à favoriser le bien-être économique, environnemental, social et culturel des collectivités urbaines et rurales par l'élaboration et la promotion d'un plan de transport provincial intégré, abordable, accessible, multimodal et durable.**

Les transports sont essentiels aux Néo-Brunswickois pour l'inclusion économique et sociale, le maintien de la qualité de vie et l'accès à des services essentiels comme les soins de santé et l'éducation. La disponibilité, le caractère abordable et l'accessibilité d'options de transport, ainsi que l'emplacement des services et les décisions quant à l'utilisation du territoire influent sur la façon dont les gens peuvent utiliser les transports pour répondre à leurs besoins. Les changements démographiques et climatiques, l'incertitude économique et l'épuisement des ressources naturelles et financières feront en sorte qu'il devienne de plus en plus difficile de compter sur l'automobile au fil de temps. Le Nouveau-Brunswick devra établir des objectifs et prendre des mesures en termes de planification, de conception, de communication et de modification des comportements pour améliorer la faisabilité de solutions de substitution aux véhicules à occupant unique. Il en résultera un système de transport intégré qui maximise les avantages pour les citoyens, la société et l'économie tout en réduisant les effets sur l'environnement.

#### **Objectifs**

1. Maximiser l'inclusion économique et sociale des individus et des familles, y compris des personnes handicapées, en veillant à la disponibilité d'options de transport abordables, accessibles et efficaces.
2. Veiller à ce que les besoins en matière de transports des Néo-Brunswickois soient systématiquement compris et satisfaits, par l'emploi d'approches cohérentes et efficaces à l'échelle de la province pour des transports intégrés ainsi que l'aménagement du territoire et la prestation de services de transport.
3. Maximiser les avantages tirés des investissements actuels dans les transports par l'amélioration de la coordination au sein des secteurs publics provincial, municipal et fédéral ainsi que des secteurs privés et sans but lucratif, de même qu'entre eux.
4. Accroître le dynamisme et la viabilité des secteurs urbains et ruraux par des modes d'utilisation du territoire, la conception d'aménagements et des choix d'emplacements pour les services essentiels publics et privés qui répondront aux besoins des usagers des transports en commun et des programmes de conducteurs communautaires, de conavettage et de transport actif tout en réduisant la dépendance à l'égard du véhicule à occupant unique.
5. Cerner, dans les rôles et responsabilités de planification des transports et de prestation de services, les lacunes qui limitent la coordination élargie, l'intégration des systèmes et l'atteinte des objectifs des ministères ou organismes en matière d'inclusion économique et sociale, de répartition modale et d'atténuation des changements climatiques, et remédier aux lacunes en question.
6. Veiller à ce qu'il existe des mécanismes de financement et des mécanismes législatifs et réglementaires provinciaux pour l'élaboration, le maintien et le développement de solutions de substitution à l'automobile privée pour les déplacements locaux et interurbains, y compris un soutien provincial spécialement consacré aux systèmes de transport en commun municipaux et régionaux, et des programmes de transport communautaire sans but lucratif.

## 6.Recommandations

Le comité croit que l'objectif de la stratégie consiste à décrire comment établir des mécanismes garantissant que les Néo-Brunswickois qui ont besoin de transports puissent y accéder. Cinq grandes exigences ont été cernées comme manquantes dans le système de transport du Nouveau-Brunswick. La section qui suit représente les recommandations générales pour remédier à ces lacunes; prises dans leur intégralité, elles cadrent avec les objectifs plus larges décrits dans la déclaration d'intérêt proposée. Ces recommandations sont issues de l'expérience collective des membres du comité, de consultations avec les parties intéressées, ainsi que de stratégies d'adaptation mises de l'avant dans d'autres territoires de compétence.

### Recommandation n° 1 : Clarifier les rôles et les responsabilités par rapport aux services de transport au Nouveau-Brunswick

L'un des besoins les plus prévalents exprimés au comité par les personnes et parties intéressées a été le besoin d'une coordination élargie parmi les décideurs pour la mise en œuvre d'une vision intégrée en matière de transports. Les recommandations qui suivent cernent des approches pour la clarification des rôles et responsabilités des parties intéressées par rapport aux politiques, à la planification et à la prestation de services de transport.

#### 1.1 Adopter une déclaration d'intérêt par rapport aux services de transport provinciaux, aux fins d'établissement d'une vision et d'objectifs pour la province

**Besoin sous-jacent** : Une déclaration d'intérêt définit l'engagement d'un gouvernement à s'attaquer à des difficultés se recoupant comme les transports, la réduction de la pauvreté, le changement climatique et le développement économique. Elle fournit une optique d'analyse pour filtrer les services et programmes des différents ministères. Elle établit une vision, reliant entre elles les priorités, et aide les autres parties intéressées à harmoniser leurs efforts. Les coûts directs de l'infrastructure et des services de transport sont généralement compartimentés par organisme, tandis que l'ensemble de la société peut en tirer des avantages, tels que la diminution des frais associés aux soins de santé et des routes plus sécuritaires. Une vision plus globale des avantages pourrait donner lieu au soutien de nouvelles initiatives de transport, qui n'avaient pas encore été étudiées dans les « compartiments » constituant la structure traditionnelle du gouvernement. Il vaudrait mieux, par ailleurs, que la déclaration d'intérêt relève d'une entité provinciale dont les décisions ont une portée pangouvernementale.

**Responsable recommandé** : Bureau du Conseil exécutif (BCE)

#### 1.2 Veiller à ce que les lois, les règlements et les politiques de la province soient modifiés ou à ce que des lois, des règlements et des politiques soient en place pour permettre l'adoption des recommandations contenues dans la présente stratégie

**Besoin sous-jacent** : La mise en œuvre de certaines des recommandations proposées dans la présente stratégie exigera un examen et des changements législatifs préalables. Les changements comprendraient, sans s'y limiter, des modifications à la Loi sur l'urbanisme, à la Loi sur la prestation de services régionaux, de même qu'aux politiques du ministère de l'Éducation et de celui des Transports et de l'Infrastructure. Bien que les changements législatifs puissent être implicites dans les recommandations, le comité souhaite souligner à toutes les parties qu'il s'agit là d'une étape nécessaire pour garantir des progrès dans les dossiers cernés par la stratégie.

**Responsable recommandé** : Bureau du Conseil exécutif (BCE)

### **1.3 Examiner les politiques et pratiques de transport internes des organismes et des ministères provinciaux pour cerner les occasions de collaboration et de coordination entre eux et avec des fournisseurs de transport, de façon à améliorer et à rationaliser l'expérience des usagers, en particulier pour les clients du ministère du Développement social et de celui de l'Éducation postsecondaire, Formation et Travail accédant à des programmes essentiels**

**Besoin sous-jacent :** Plusieurs ministères provinciaux se fondent, à titre individuel, sur différents services de transport pour soutenir leurs programmes et clients. Le problème est qu'en travaillant seuls, ils peuvent manquer des occasions de coordonner efficacement des pratiques, de réunir en un même endroit différents services ou encore d'interagir avec des fournisseurs de services de transport. Cela peut être source de confusion pour les clients et les fournisseurs de services qui accèdent aux services dans les différents ministères. Le taux de remboursement aux clients pour l'utilisation de leur véhicule privé au sein du gouvernement provincial, par exemple, varie. Il faudrait par ailleurs procéder à un examen ciblé des politiques et pratiques du ministère du Développement social et de celui de l'Éducation postsecondaire, de la Formation et du Travail en matière de transport dans les programmes d'aide sociale, de soutien aux personnes ayant un handicap et de soins de longue durée, pour améliorer l'accès des clients de ces ministères au financement du transport aux fins de pré-emploi, d'obtention de soins médicaux et de participation communautaire. Parallèlement, il n'existe pas de mécanisme officiel qui permette le dialogue entre les fournisseurs de services gouvernementaux et les fournisseurs de services de transport lorsque la coordination des services – comme dans le cas de rendez-vous médicaux – pourrait procurer une masse critique d'utilisation.

**Responsable recommandé :** Société d'inclusion économique et sociale, ministère du Développement social et ministère de l'Éducation postsecondaire, de la Formation et du Travail

### **1.4 Envisager la possibilité qu'une entité provinciale unique supervise l'opérationnalisation de la stratégie de transport**

**Besoin sous-jacent :** Les Néo-Brunswickois doivent savoir clairement à quel organisme il revient de régler les problèmes systématiques en matière de transport. Même les organismes gouvernementaux provinciaux et les municipalités de la province ont besoin de cette clarté, puisqu'ils négocient un système dont de nombreux aspects se chevauchent en ce qui a trait aux services de transport, sans autorité centrale. Une seule et même entité provinciale – organisme, ministère ou direction (au sein d'un ministère) – pourrait constituer un point de contact unique pour les problèmes liés aux services et aux politiques de transport, bien qu'elle ait pour cela besoin de ressources. Une composante principale de cette entité pourrait impliquer un soutien à la planification et des prévisions, de même que la collecte de données, menant au bout du compte à l'élaboration de solutions de substitution durables et accessibles en matière de transport qui répondent aux besoins des Néo-Brunswickois à ce sujet. En plus de venir combler un vide sur le plan du leadership par rapport aux politiques et au transport, cet organisme pourrait héberger différents programmes provinciaux exploités de façon isolée au sein du gouvernement provincial. La « Régie des transports du Nouveau-Brunswick », par exemple, a joué un rôle similaire par le passé pour le développement de ports maritimes et d'aéroports, et ses membres pourraient possiblement se réunir à nouveau pour assumer un rôle plus large par rapport au transport de passagers.

**Responsable recommandé :** Bureau du Conseil exécutif (BCE)

## Recommandation n° 2. Améliorer la planification, la prestation et l'harmonisation des services de transport

Il existe différents types de planification au Nouveau-Brunswick, allant de la planification des types de bâtiments pouvant être placés en un certain endroit (utilisation du territoire) aux prévisions quant à la nécessité de nouveaux services de transport dans le futur (planification des transports). La difficulté est qu'à l'occasion, ces différents types de planification pourraient ne pas être intégrés de façon optimale, au Nouveau-Brunswick, pour assurer l'atteinte des objectifs sociétaux plus généraux, particulièrement pour ce qui est de favoriser des transports actifs et collectifs. Par exemple, les décisions qui restreignent la densité de la population pourraient avoir l'effet inattendu de rendre plus difficile l'établissement de la masse critique pour un service de transport en commun.

Dans certains cas, la planification des transports et de l'utilisation du territoire peut être efficacement intégrée, mais la planification et les services subséquents sont limités aux frontières municipales à cause des mécanismes de financement et de gouvernance. Certains des récents exercices de planification des transports dans le Grand Moncton et le Grand Saint John se sont déroulés avec la participation de municipalités périphériques ou adjacentes; il n'y a cependant pas d'obligation de coordination de la planification des services de transport autour des municipalités plus petites et des secteurs non constitués en municipalités. Il se pourrait que certains exercices ne mobilisent pas tous les partenaires, y compris les programmes publics, privés et communautaires. Les recommandations qui suivent décrivent des façons d'améliorer la planification des transports, leur prestation et leur harmonisation avec le milieu bâti, y compris des mécanismes de financement, des cadres de planification, l'évaluation de l'incidence de la prise de décisions sur l'utilisation des transports et des façons d'encourager l'utilisation par des aménagements ciblés. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait, de concert avec les partenaires désignés ci-après :

### 2.1 Consacrer un financement provincial à l'expansion des transports en commun et transports communautaires, pour aider à l'atteinte des objectifs de la stratégie

**Besoin sous-jacent :** Le Répertoire statistique du transport en commun au Canada de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) montre que les municipalités du Nouveau-Brunswick ont dépensé, en 2013, 14,7 millions de dollars dans les transports en commun : 7,3 millions de dollars à Moncton, 5,5 millions de dollars à Saint John, 1,7 million de dollars à Fredericton et 200 000 \$ à Miramichi. Bien que le gouvernement du Nouveau-Brunswick investisse environ 6 millions de dollars par an pour transporter les clients de Développement social à des établissements de soins de santé et des formations pour l'emploi, en plus d'allocations pour les transports communautaires par l'intermédiaire de la SIES, il n'offre aucun financement direct pour appuyer les activités de transport en commun municipales et communautaires. Un soutien financier direct est nécessaire pour aller de l'avant avec la mise en œuvre élargie des objectifs de la stratégie de transport provinciale, qui comprennent l'élaboration, le maintien et le développement de solutions de substitution au véhicule à occupant unique. Ce financement pourrait impliquer la réaffectation ou la consolidation du financement existant des services de transport de différents organismes provinciaux, sans toutefois qu'il y ait réaffectation de fonds déjà alloués aux municipalités. Il pourrait s'agir d'un financement symétrique correspondant aux dépenses engagées par les municipalités dans les transports en commun. Des fonds pourraient être affectés, lorsque cela s'avère approprié, par l'intermédiaire de sources de revenus existantes comme les droits de permis, les taxes provinciales sur les carburants et l'affectation au titre du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. Il semble en outre judicieux d'envisager l'utilisation d'une portion du budget d'immobilisations routier provincial pour la construction d'infrastructures améliorant les activités de transport en commun. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick pourrait aussi apporter son aide par l'élimination de la taxe foncière provinciale sur les infrastructures de transport en commun.

**Responsable recommandé :** Bureau du Conseil exécutif (BCE), ministère des Finances

## 2.2 Confier aux Commissions de services régionaux (CSR) le mandat d'établir des plans de transport régionaux

**Besoin sous-jacent:** Le Nouveau-Brunswick affiche le plus haut taux de navettage interurbain au Canada; pourtant la planification des transports dans la province a traditionnellement été mue par les besoins des municipalités, à titre individuel, et non ceux des régions. À l'heure actuelle, ce sont les administrations locales qui sont chargées de l'entretien des rues, des stationnements et des transports en commun, tandis que les marchés du travail, la vente, les loisirs et la prestation de services se déroulent largement à l'échelle régionale.

L'augmentation de l'achalandage dans les transports durables repose sur l'amélioration des liaisons avec le réseau de collectivités du Nouveau-Brunswick dépendant entièrement de l'automobile. Le comité est d'avis que les CSR pourraient travailler avec les collectivités membres qui s'adonnent déjà à la planification des transports, pour élargir à la région la portée des activités de planification et faciliter le partage des frais rattachés à ces mêmes activités. Cela aurait aussi pour avantage l'inclusion des secteurs ruraux structurés en districts de services locaux, lesquels ne participent actuellement aucunement à la planification des services de transport au Nouveau-Brunswick ni ne sont consultés à ce propos. Ces activités de planification des transports devront également être harmonisées avec l'aménagement du territoire.

**Responsable recommandé :** ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, Commissions de services régionaux (CSR)

## 2.3 Exiger des ministères provinciaux et des municipalités qu'ils effectuent des évaluations des répercussions sur les transports (ÉRT) lors de la détermination de l'emplacement d'aménagements à grande échelle

**Besoin sous-jacent :** Les ÉRT permettent l'adoption d'une optique d'analyse fondée sur les transports collectifs et transports actifs lors de l'approbation des aménagements. La construction ou le déménagement d'hôpitaux, d'écoles, de centres de service et d'aménagements commerciaux exerce des effets importants sur les besoins en matière de transport. De nombreux territoires de compétence utilisent les ÉRT de concert avec les études d'impact sur l'environnement (EIE) lors de l'approbation de projets, pour contribuer à l'évaluation des répercussions sommatives liées aux aménagements. Les ÉRT aident à s'assurer que les décisions en matière d'aménagement sont conformes aux plans d'urbanisme, précisant les niveaux acceptables de services de transport, et soulignant comment les citoyens peuvent accéder à l'infrastructure au moyen d'options de transport disponibles, abordables et accessibles. Bien que les ÉRT ne soient pas utilisées au Nouveau-Brunswick, il existe des modèles d'autres territoires de compétence qui pourraient être adaptés, comme <http://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/documents/cap137402.pdf>

**Responsable recommandé :** ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, Commissions de services régionaux (CSR)

## 2.4 Poursuivre l'harmonisation de la planification des transports et de l'utilisation du territoire de façon à favoriser les aménagements, y compris les logements sociaux, qui promeuvent l'accès aux transports en commun et l'utilisation de ces transports

**Besoin sous-jacent :** La viabilité des options de transport tend à s'améliorer avec la masse critique et la densité de population. Une conception plus durable des bâtiments et quartiers, y compris des aménagements orientés vers les transports en commun, peut constituer une véritable bénédiction tant pour les promoteurs privés que les administrations municipales. L'atteinte d'une plus grande densité peut accroître la valeur des biens des promoteurs ainsi que les revenus tirés par les municipalités des taxes foncières, et provoquer une diminution du coût par habitant des infrastructures et des services (aqueduc, égouts, déneigement). Les villes du Nouveau-Brunswick ont historiquement eu besoin de stationnements allant de pair avec l'utilisation des terres et la surface nette occupée, bien qu'il y ait des exemples où le nombre minimal de places a pu être réduit, en présence d'arrêts de transports en commun ou dans le cas de nouvelles installations d'envergure tirant profit de stationnements déjà existants. Cette approche devrait être encouragée.

L'une des difficultés majeures en matière de coordination consiste à s'assurer que les personnes auxquelles la possession et la conduite d'une automobile sont le plus inaccessibles puissent avoir accès à des solutions de substitution sécuritaires, efficaces et fiables. Des logements sociaux (ou subventionnés) doivent être fournis dans des secteurs où les résidents peuvent profiter pleinement des transports en commun et des transports actifs pour satisfaire leurs besoins.

**Responsable recommandé :** ministère des Finances, ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, CSR, municipalités, Association de logement sans but lucratif du Nouveau-Brunswick



## Recommandation n° 3 : Améliorer et intégrer les données sur les transports pour la prise de décisions et la détermination des déplacements

Il existe, au Nouveau-Brunswick, de nombreuses sources de données sur les transports (par exemple dénombrement des véhicules) pour appuyer la planification de l'infrastructure de transport; il y a cependant peu de données disponibles pour appuyer la planification des services ou la planification pour l'avenir. Les recommandations qui suivent fourniraient aux décideurs (par exemple les fournisseurs de transport, les responsables des politiques et les citoyens, à titre individuel) les données et l'analyse dont ils ont besoin pour s'assurer que les services et les politiques de transport sont harmonisés avec les besoins des Néo-Brunswickois, maintenant et dans le futur.

L'intégration des données entre fournisseurs de services présente aussi une occasion de rationaliser l'expérience de planification des déplacements pour les usagers. Les gens trouvent plus facile de passer de leur automobile aux transports en commun et autres transports collectifs dans le cadre de leurs déplacements lorsque l'expérience est pratique, par exemple lorsqu'ils peuvent n'utiliser qu'une seule application ou un seul site Web alignant les horaires et le paiement des droits, plutôt que de recourir à de multiples fournisseurs de services (Vivre en ville 2013). Dans l'avenir, de nouvelles approches de la mobilité telles que le transport comme service (ou la « mobilité comme service ») laissent présager un changement de paradigme, la possession personnelle d'un mode de transport se voyant délaissée au profit du transport vu comme un service et géré de façon intermodale, et l'accent étant mis sur le cheminement. Il faudra pour cela une intégration efficace des données. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait, de concert avec les partenaires désignés ci-après :

### 3.1 Étudier la possibilité d'une enquête provinciale sur les déplacements des ménages, aux fins d'appui à la planification des transports au Nouveau-Brunswick

**Besoin sous-jacent** : Les sondages sur les déplacements des ménages sont des outils courants qui aident les planificateurs à comprendre les besoins des ménages et personnes qui les composent en matière de transports. Comme ces outils sont le plus souvent utilisés uniquement dans les grandes zones urbaines au Nouveau-Brunswick, les besoins des citoyens de plus petites villes, de villages et de secteurs non constitués en municipalités en matière de transports ne sont pas bien compris. Une approche systématique en ce qui concerne la collecte de ces données aidera les décideurs, à tous les échelons, à mieux comprendre les besoins actuels et changeants sur le plan des transports dans la province.

**Responsable recommandé** : ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick, SIES

### 3.2 Accroître les capacités de collecte de données d'exploitants de transports en commun et de transports communautaires sans but lucratif pour aider à leur prise de décisions

**Besoin sous-jacent** : Bien que les exploitants de transports en commun au Nouveau-Brunswick réalisent des progrès vers de meilleures données sur l'utilisation par les usagers, les coûts de l'équipement de collecte de données peuvent limiter la portée de cette dernière. Il se pourrait que les exploitants de transports communautaires sans but lucratif recueillent certaines données, mais que cela constitue un processus papier exigeant beaucoup de travail. Un soutien financier provincial pourrait permettre tant aux exploitants de transports en commun qu'à ceux de transports sans but lucratif de mener des exercices de collecte de données ou d'embaucher des experts pour acquérir une meilleure compréhension de leurs activités sans devoir réduire le service pour compenser les coûts de collecte de données.

**Responsable recommandé** : ministère des Transports et de l'Infrastructure, Société d'inclusion économique et sociale (SIES)

### 3.3 Étudier le déploiement d'une plateforme mobile, Web et téléphonique intégrée pour la planification des déplacements au Nouveau-Brunswick

**Besoin sous-jacent** : Bien que le Nouveau-Brunswick ait actuellement un numéro de téléphone 511 et un site Web pour la diffusion de renseignements sur la météo et d'autres renseignements destinés aux voyageurs, ce service fournit uniquement de l'information sur les conditions météorologiques et routières influant sur la circulation automobile, de même que des renseignements limités concernant les traversiers. Il n'existe actuellement aucun système qui permette aux voyageurs d'obtenir le même type d'information par rapport à tous les services de transport publics ou collectifs dans la province. On pourrait aller jusqu'à mettre en place un système permettant d'accéder aux horaires et de payer pour un voyage unique



impliquant de multiples fournisseurs de services (tels que des autobus urbains et autocars). Des progrès considérables ont été réalisés dans les outils de planification en ligne des déplacements (Google Maps et Bing Maps, notamment), qui permettent aux usagers d'estimer et de comparer les temps de déplacement d'un point d'origine à une destination au moyen de différents modes de transport au Nouveau-Brunswick, mais la pleine intégration entre tous les modes reste encore à venir. Ces outils sont par ailleurs inaccessibles aux personnes ne possédant que des connaissances rudimentaires en informatique. Une étude pourrait être réalisée par rapport à la possibilité d'élargir officiellement ces services de planification intégrés dans le service 511, ou d'envisager leur intégration à une initiative « 211 », numéro réservé, aux États-Unis, aux « services communautaires essentiels » (FCC, 2017) qui suscite également un certain intérêt au Canada.

**Responsables recommandés** : ministère du Développement social, ministère des Transports et de l'Infrastructure

### 3.4 Appuyer la recherche pour aider à améliorer la planification, les politiques et les activités de transport

**Besoin sous-jacent** : Veiller à ce que la recherche demeure intégrée à une stratégie de transport provinciale aidera à guider la prise de décisions, procurera davantage d'information pour l'établissement de politiques et contribuera à l'amélioration de la prestation et de l'exploitation des services de transport. Cela pourrait aussi permettre de mettre à l'essai et d'évaluer des idées nouvelles et novatrices, tout en jugeant de leurs effets selon différentes optiques d'analyse, parmi lesquelles la santé, les sciences sociales, l'ingénierie et les sciences naturelles. Les exemples pourraient comprendre des recherches sur l'efficacité et sur les effets de programmes de conducteurs bénévoles, et les lacunes dans la prestation de services de transport accessibles.

**Responsables recommandés** : établissements postsecondaires du Nouveau-Brunswick, ministère des Transports et de l'Infrastructure. **Autres responsables possibles** : Réseau de recherche sur les politiques sociales du Nouveau-Brunswick, Fondation de la recherche en santé du Nouveau-Brunswick

## **Recommandation n° 4 : Améliorer la disponibilité d'options de transport urbaines et rurales abordables, accessibles et efficaces**

Parvenir à libérer le Nouveau-Brunswick de sa dépendance au véhicule à un seul occupant impliquera de trouver des solutions de substitution acceptables pour les citoyens. Les recommandations qui suivent décrivent des façons d'améliorer la disponibilité d'options de transport urbaines et rurales abordables, accessibles et efficaces par la mise en place des conditions nécessaires à leur réussite.

### **4.1 Élargir la portée régionale des transports en commun et favoriser la collaboration avec les exploitants de transports sans but lucratif et ceux des autocars**

**Besoin sous-jacent** : De récents exemples d'initiatives de transport régionales couronnées de succès au Nouveau-Brunswick pourraient fort potentiellement être reproduits, parmi lesquels : programmes régionaux de conducteurs bénévoles, service de transport en commun suburbain à l'intention des navetteurs à Saint John (COMEX) et systèmes de parcs de stationnement incitatifs. Une plus grande coordination de ces programmes, y compris des autocars, pourrait faire de ces options une solution de substitution réaliste préférable à l'utilisation de sa propre automobile.

**Responsables recommandés** : Commissions de services régionaux, services/organismes/commissions de transport en commun

### **4.2 Assurer un financement de base stable pour permettre aux initiatives de transport communautaire de se concentrer sur la prestation de services**

**Besoin sous-jacent** : De nombreuses collectivités sont desservies par des programmes de conducteurs bénévoles partiellement financés par les réseaux d'inclusion communautaires (RIC), différents autres programmes financés par le gouvernement, des commanditaires privés, des clubs de services, etc. La majorité des entreprises de ce genre au Nouveau-Brunswick sont situées dans des petites villes et des villages et se sont développées des suites d'un manque de transports collectifs ou de transports privés abordables dans les collectivités ou leurs environs. Elles transportent des personnes aux prises avec des problèmes de mobilité qui ne possèdent pas de véhicule pour se rendre à leurs rendez-vous ou aller faire des courses, utilisant pour ce faire le véhicule d'un bénévole. Les rendez-vous médicaux constituent l'un des motifs les plus souvent invoqués pour les déplacements. Chaque programme de conducteurs bénévoles doit entre autres former, accréditer et assurer des conducteurs, les rembourser, dispenser des services de répartition, présenter des demandes de subvention et effectuer la tenue de livres. Étant donné l'importance croissante de ces programmes pour ce qui est d'aider les Néo-Brunswickois à satisfaire leurs besoins en matière de transport, les programmes en question doivent jouir de conditions favorables à leur croissance et à leur réussite. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick pourrait prendre les commandes pour aider à alléger le fardeau indirect par l'intermédiaire d'un programme provincial garantissant une couverture d'assurance collective, un financement stable et une formation cohérente.

**Responsable recommandé** : ministère de la Santé, ministère du Développement social

### **4.3 Étudier les multiples usages possibles d'actifs comme les autobus scolaires, les navettes de foyers de soins et d'autres véhicules accessibles comme véhicules de transport communautaire**

**Besoin sous-jacent :** Le comité croit qu'il existe un intérêt considérable, parmi les Néo-Brunswickois, à ce que les actifs de transport provinciaux existants tels que les autobus scolaires soient utilisés ou rendus disponibles pour répondre aux besoins individuels et communautaires en matière de transport. La difficulté est qu'il existe de nombreuses contraintes de politique et réglementaires qui compliquent les choses, en ce qui concerne l'utilisation des autobus scolaires en particulier, y compris pour ce qui est d'assurer une capacité suffisante pour tous les élèves admissibles, de veiller à ce que les autobus demeurent disponibles pour transporter les élèves advenant la fermeture de l'école en mi-journée et de préserver la sécurité des élèves. Il existe néanmoins un précédent pour cette approche dans d'autres territoires de compétence, et une étude pourrait permettre de déterminer la faisabilité d'utiliser des autobus scolaires aux fins de transport communautaire, y compris de cerner les règlements ou politiques qui devraient être modifiés pour faciliter le service.

Il existe par ailleurs une grande possibilité de faire appel aux foyers de soins pour aider au transport rural et communautaire. Un foyer de soins pourrait constituer un bâtiment public accessible dans une communauté rurale, où l'on pourrait tirer parti des coûts indirects et de l'espace de bureau aux fins d'organisation de transports communautaires. De nombreux foyers sont propriétaires de véhicules accessibles qui servent au transport de leurs résidents, véhicules qui pourraient être mis à la disposition de groupes communautaires. Cette approche a déjà été étudiée auprès de foyers de soins individuels au Nouveau-Brunswick dans le cadre de projets pilotes; il serait toutefois intéressant d'étudier la possibilité d'une approche provinciale, y compris d'éventuels partenariats avec des programmes de conducteurs bénévoles.

**Responsables recommandés :** ministère de l'Éducation, Association des foyers de soins du Nouveau-Brunswick

### **4.4 Accroître l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées en établissant des objectifs pour la mise en œuvre de systèmes de transport en commun et de stationnements entièrement accessibles, le financement de véhicules adaptés et des services de conduite adaptatifs**

Le comité recommande que les gouvernements et les fournisseurs de services adoptent une approche holistique pour ce qui est de répondre aux besoins en matière d'accessibilité dans les transports, y compris d'honorer les exigences actuelles concernant l'accès facile. Il inclut ici une liste de « projets prometteurs », des mesures précises qui pourraient être adoptées immédiatement, particulièrement à la lumière de l'augmentation prévue de la demande en services accessibles dans le futur :

**4.4.1 Instaurer, au cours des cinq années à venir, des itinéraires de transport en commun municipaux entièrement accessibles, et établir des incitatifs pour des taxis accessibles**

**4.4.2 Voir à ce que le financement provincial annuel du Programme de véhicules adaptés du Nouveau-Brunswick augmente à un rythme suffisant étant donné le nombre croissant d'utilisateurs, qui permette d'éliminer l'actuelle liste d'attente; environ 15 % par an pour les 4 prochaines années.**

**4.4.3 Faire en sorte que le service provincial de conduite adaptée (du Centre de réadaptation Stan Cassidy) soit désormais offert cinq jours par semaine, et étudier la possibilité d'une clinique satellite ailleurs au Nouveau-Brunswick**

**Responsable recommandé :** ministère du Développement social, services/organismes/commissions de transport en commun municipaux

#### **4.5 Encourager les entreprises à aider à la conception, à l'utilisation et au financement d'initiatives de transport communautaire**

**Besoin sous-jacent** : Les travailleurs ne sont pas les seuls à être touchés par les coûts prohibitifs des véhicules privés dans l'accès au marché du travail. Les employeurs font également état de difficultés à embaucher et à faire en sorte que leurs employés demeurent en poste. Bien que les transports en commun à itinéraire fixe relèvent généralement de grandes villes, plusieurs collectivités à l'échelle du Nouveau-Brunswick ont pris l'initiative de mettre sur pied des programmes de transport à plus petite échelle, par exemple par la prestation d'un service de fourgonnette communautaire ou d'autobus à trajet unique. Les entreprises locales peuvent jouer un rôle précieux pour ce qui est d'aider à adapter l'initiative de transport d'une collectivité aux besoins de ses travailleurs ou clients, faisant augmenter l'achalandage tout en profitant aussi aux autres usagers. Les responsables d'initiatives de transport communautaire pourraient travailler avec de grands employeurs comme les chambres de commerce pour cerner les besoins et établir des itinéraires et des horaires qui leur soient mutuellement avantageux. L'amélioration du transport vers les épiceries, les banques et les services gouvernementaux et autres pourrait procurer des avantages économiques qui justifieraient aussi la participation de ces fournisseurs de services.

**Responsable recommandé** : fournisseurs de transports communautaires, municipalités, ministère de l'Éducation postsecondaire, de la Formation et du Travail, employeurs, chambres de commerce

#### **4.6 Explorer des façons d'encourager l'achalandage dans les autocars, la connectivité et la croissance du réseau**

**Besoin sous-jacent** : Les services d'autocars relèvent actuellement du secteur privé mais sont réglementés, du point de vue économique, par la Commission de l'énergie et des services publics (CESP) du Nouveau-Brunswick, qui approuve les trajets, les droits et les nouveaux venus sur le marché. Il serait possible d'augmenter l'achalandage et d'accroître la connectivité, mais le mécanisme pour y parvenir n'est pas clair. Bien que l'expérience avec d'autres modes ait démontré que la déréglementation économique améliorerait la concurrence, les prix et la capacité à s'adapter aux conditions du marché, la réglementation économique est typiquement maintenue dans les déplacements en autocar pour garantir le service aux plus petits marchés. Des recherches s'imposent pour déterminer comment améliorer l'utilisation des autocars par les Néo-Brunswickois; les stratégies pourraient notamment consister à comprendre et à cataloguer les possibilités de coordination, et à explorer les mécanismes actuels de réglementation économique.

**Responsable recommandé** : ministère des Transports et de l'Infrastructure

#### **4.7 Faire de VIA Rail au Nouveau-Brunswick une solution de substitution réaliste pour les navetteurs et les personnes voyageant d'une ville à une autre au quotidien**

Étant donné que le gouvernement du Canada voit les services ferroviaires voyageurs comme un service national essentiel, il doit utiliser VIA Rail de façon plus efficace pour servir les navetteurs et personnes voyageant entre différentes villes au Nouveau-Brunswick. Dans la province, la clientèle du service est essentiellement touristique, ce qui s'explique par les départs peu fréquents; le long du corridor Québec-Windsor, cependant, la société sert aussi les voyageurs d'affaires et personnes voyageant pour d'autres motifs. Faire du service de VIA Rail une option réaliste pour les navetteurs et personnes se déplaçant d'une ville à l'autre au Nouveau-Brunswick procurerait un moyen concret de faciliter l'inclusion économique, tout en aidant aussi à réduire la dépendance à l'égard de l'automobile. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devra continuer de travailler avec la société de la Couronne fédérale VIA Rail pour faire ressortir le potentiel d'un meilleur service dans la province.

**Responsable recommandé** : ministère des Transports et de l'Infrastructure

## **4.8 Encourager et permettre le développement de l'infrastructure de transport actif pour favoriser la marche, le vélo et l'utilisation du fauteuil roulant dans les secteurs urbains et ruraux**

On désigne comme des transports actifs toute forme de transport à propulsion humaine. Ce type de transport joue un rôle de premier plan dans le maintien d'un mode de vie actif et la diminution de la dépendance à l'automobile. Le Nouveau-Brunswick se trouve confronté à des difficultés particulières en ce qu'il n'existe actuellement aucun mécanisme de financement et de planification de l'infrastructure et des programmes de transports actifs dans les secteurs non constitués en municipalités, problème qui pourrait cependant être réglé si les CSR endossaient des responsabilités de planification des transports. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure pourrait au minimum, dans le cadre de ses activités régulières d'entretien des routes, être chargé de paver l'accotement des routes rurales et voies de raccordement les plus fréquentées jusqu'aux écoles rurales.

Le gouvernement provincial et les administrations municipales peuvent jouer un rôle important pour ce qui est d'aider à l'établissement d'une culture de transports actifs en s'assurant que les décisions par rapport au milieu bâti (par exemple écoles, bâtiments publics, entreprises) sont prises selon l'optique d'analyse des transports actifs lors de la conception des emplacements, espaces, itinéraires et interactions. Les programmes qui encouragent le recours aux transports actifs de groupe tels que le « pédibus » ou le « vélobus » aident à instaurer cette culture et n'ont pas nécessairement à être limités aux applications urbaines ni à la marche depuis le domicile. L'intégration de leçons et d'activités au système d'éducation public, par exemple afin de multiplier les occasions de se rendre à l'école à pied, à vélo ou en fauteuil roulant, et la promotion de l'utilisation des transports en commun aideraient à encourager des changements à long terme dans les comportements en matière de déplacements.

Une meilleure infrastructure de transports actifs, par exemple des rues dites « complètes » comprenant des éléments de conception destinés à faciliter une utilisation sécuritaire et efficace par les véhicules et les personnes s'adonnant aux transports actifs, constitue une approche digne d'être prise en considération dans tous les secteurs urbains et ruraux au Nouveau-Brunswick.

### **4.8.1 Promouvoir le concept de « rues complètes » afin qu'il soit pris en considération dans tous les secteurs urbains et ruraux du Nouveau-Brunswick**

### **4.8.2 Promouvoir les commodités telles que les supports à vélos, les casiers et les douches sur les lieux de travail pour encourager les gens à faire la navette à vélo**

### **4.8.3 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation pour promouvoir les bienfaits pour la santé et les bienfaits d'ordre social et environnemental associés à l'utilisation des transports actifs**

### **4.8.4 Encourager les coopératives de vélo à rendre la possession et l'entretien d'un vélo abordables, faciles et agréables**

**Besoin sous-jacent** : Chaque année, les municipalités et les responsables de l'application de la loi prennent possession de centaines de vélos, dont beaucoup ne sont jamais réclamés par leur propriétaire. Les « coopératives de vélo » peuvent aider au jumelage entre usagers et vélos non réclamés et enseigner aux nouveaux propriétaires, particulièrement les jeunes, les nouveaux arrivants et les nouveaux adeptes, à faire l'entretien de leur nouveau bien. Les gouvernements et les magasins de sport du secteur privé pourraient s'associer et offrir des incitatifs sous forme de bons pour l'échange de vieux vélos contre de plus récents, s'ils développent un intérêt plus sérieux, et la récupération de leur vieux vélo par autrui.

**Responsable recommandé** : administrations municipales travaillant avec les organismes sans but lucratif, Direction du mieux-être du ministère du Développement social

#### **4.9 Maintenir et élargir la pratique consistant à rendre les transports en commun plus abordables et compréhensibles pour les personnes qui en ont le plus besoin**

**Besoin sous-jacent :** Bien qu'ils soient moins coûteux que l'acquisition d'un véhicule, les laissez-passer de transport en commun peuvent représenter une dépense importante pour les ménages qui vivent dans la pauvreté, et constituer la seule option envisageable pour permettre à une personne de demeurer incluse sur les plans économique et social. Tous les services de transport en commun municipaux offrent un type quelconque de laissez-passer à prix réduit, et certains ont aussi des programmes qui distribuent des laissez-passer gratuits ou à prix réduit à des groupes sans but lucratif, afin qu'eux-mêmes les remettent à leurs clients. Les services de transport en commun existants et nouveaux devraient continuer d'offrir ces laissez-passer aux membres de ménages à faible revenu et aux nouveaux arrivants par l'intermédiaire de partenariats avec des groupes locaux sans but lucratif, particulièrement durant les périodes de faible achalandage. Leurs exploitants pourraient par ailleurs envisager d'aller au-devant des nouveaux usagers et usagers potentiels pour les aider à s'orienter dans le système, notamment en embauchant de jeunes adultes d'âge post-secondaire pour aider des passagers désignés.

**Responsable recommandé :** services/organismes/commissions de transport en commun municipaux

#### **4.10 Élaborer des normes et des lignes directrices pour les services émergents de mobilité sur demande et autonome (permettant de conduire par soi-même)**

**Besoin sous-jacent :** Les services de conavettage sur demande comme Uber et Lyft ont capturé une part considérable des déplacements dans de nombreux grands secteurs métropolitains, et il est probable que ce genre de service soit bientôt disponible entre les villes du Nouveau-Brunswick, en dépit de plusieurs problèmes s'y rattachant. Les véhicules autonomes et semi-autonomes, par ailleurs, émergent peu à peu en tant qu'options de transport envisageables, bien qu'il n'y ait encore eu qu'un nombre limité de discussions quant à leur application en contexte néo-brunswickois. Ticoll (2015) décrit bon nombre de ces perturbations, des véhicules commerciaux autonomes plus immédiats sur les routes aux services sur demande, ainsi que leurs effets sur les industries du camionnage et du taxi, la propriété des données et les revenus fiscaux. Le gouvernement du Royaume-Uni, par exemple, envisage d'utiliser les véhicules autonomes comme moyen de remédier aux difficultés dites « du dernier mile », faisant en sorte que les résidents des collectivités rurales puissent accéder aux réseaux de transports accessibles existants.

**Responsable recommandé :** ministère de la Justice et de la Sécurité publique (Loi sur les véhicules à moteur)

## Recommandation n° 5 : Élaborer un plan d'action pour mettre en œuvre la stratégie

Les recommandations de la présente stratégie décrivent des approches pour sa mise en œuvre et son opérationnalisation efficaces, échelonnées sur plusieurs années; dans l'intérim, cependant, il faut s'assurer que la stratégie est efficacement communiquée à ceux qui doivent prendre des mesures et que les progrès sont surveillés. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait :

### 5.1 Constituer un comité provincial de surveillance des transports pour surveiller les progrès dans la mise en œuvre de la stratégie jusqu'à ce que les responsabilités à l'égard de celle-ci soient clairement définies

**Besoin sous-jacent:** Ce comité de surveillance servirait à superviser la mise en œuvre, la surveillance et les communications pour la stratégie jusqu'à ce que les responsabilités à l'égard de celle-ci soient clairement définies. Les membres devraient comprendre des représentants du gouvernement, des transports publics et privés, des programmes de conducteurs communautaires, des transports actifs et d'organismes pour les personnes handicapées.

**Responsable recommandé :** Société d'inclusion économique et sociale



## 7. Résumé

La présente stratégie représente une contribution majeure au service et à la politique de transport au Nouveau-Brunswick. La présente stratégie de transport inclusif et durable représente une première au Nouveau-Brunswick; c'est en effet la première fois qu'une stratégie de transport est élaborée aux fins d'adoption d'une perspective plus large vis-à-vis tous les aspects de la prestation des transports dans la province. L'accent est mis sur les secteurs les plus susceptibles de changer les choses par le règlement des problèmes systématiques ayant fait en sorte que de nombreux Néo-Brunswickois n'aient pas accès aux transports qu'ils désirent et dont ils ont besoin. La section qui suit résume le contenu du présent document et présente une approche solide et rigoureuse en ce qui concerne le positionnement du Nouveau-Brunswick, pour surmonter les difficultés à venir au cours des 20 prochaines années et tirer parti des occasions qui se présenteront.

**Une nouvelle vision des transports s'impose, au Nouveau-Brunswick, et ce, pour cinq grandes raisons :**

**Raison n° 1 :** Le Nouveau-Brunswick a largement concrétisé sa vision antérieure par rapport à la mobilité automobile, mais cette mobilité fait en sorte que les populations dépendent maintenant de leur capacité à posséder et à conduire une voiture.

**Raison n° 2 :** Il n'existe pas, aujourd'hui au Nouveau-Brunswick, de « vision pour la mobilité » englobante en ce qui concerne les services de transport en commun, d'autobus et de transport ferroviaire de voyageurs – seulement la responsabilité de dispenser des services économiques, lesquels doivent encore atteindre leur plein potentiel pour attirer des usagers.

**Raison n° 3 :** Les Néo-Brunswickois veulent une « vision pour la mobilité » qui permette à ceux qui en ont le plus besoin de jouir d'un accès amélioré, qui diminue les coûts pour les citoyens et qui assure le soutien des initiatives communautaires utilisant les transports pour favoriser l'inclusion économique et sociale.

**Raison n° 4 :** Les Néo-Brunswickois se tournent actuellement vers l'automobile pour faciliter leur inclusion économique et sociale; changer leur comportement pourrait donc être un long processus, qui devra débiter au plus tôt.

**Raison n° 5 :** Les entités responsables de la planification et de la prestation des services de transport doivent avoir une vision commune pour gagner en efficacité grâce aux avantages sociaux procurés par une meilleure santé publique et un meilleur accès à l'emploi.

Le comité s'est aussi aperçu qu'il fallait d'abord, pour concrétiser toute vision, comprendre quels éléments sont en place pour garantir la mise en œuvre de la nouvelle vision, quelle qu'elle soit.

**Cinq grandes exigences doivent être remplies pour que le Nouveau-Brunswick puisse pivoter vers une nouvelle vision des transports :**

**Exigence n° 1 :** Coordination et connectivité des services pour faciliter l'accès

**Exigence n° 2 :** Conditions favorables à des solutions de substitution efficaces et inclusives au véhicule à un seul occupant

**Exigence n° 3 :** Données sur les transports pour la prise de décisions

**Exigence n° 4 :** Planification provinciale des transports

**Exigence n° 5 :** Possession d'une politique sur la planification et les services de transport provinciaux

Le comité croyait qu'en comprenant les raisons pour lesquelles une nouvelle stratégie s'impose et les exigences du système pour garantir que toute vision puisse être mise en œuvre, il pourrait élaborer une vision des transports qui facilite la transition vers une nouvelle façon d'envisager les transports au Nouveau-Brunswick.

Le comité estimait que toute stratégie ayant pour but d'améliorer les options de transport pour les citoyens devait, de façon significative, harmoniser les investissements en matière de transport avec trois autres secteurs d'intervention (leviers). Une meilleure planification de l'utilisation du territoire peut atténuer les problèmes de transport, évitant même qu'ils surviennent par le positionnement des infrastructures et services publics (par exemple les soins de santé, l'éducation, le magasinage et les loisirs) dans des secteurs accessibles au moyen des transports actifs et collectifs. Une meilleure communication de l'information par les fournisseurs peut permettre la sensibilisation du public à l'égard des options, tandis que de meilleurs renseignements sur les besoins des voyageurs (qu'il soit question des usagers des transports actifs ou collectifs ou des véhicules à occupant unique) peuvent améliorer l'offre de services partagés (par exemple couverture, fréquence, durée des déplacements). Pivoter vers des options de transport plus inclusives et durables implique notamment de se concentrer sur les comportements, tels que des incitatifs à changer de mode de transport à des moments critiques dans la prise de décisions (par exemple l'achat ou le remplacement d'un véhicule) et l'amélioration de la conception des bâtiments et du milieu bâti pour améliorer l'utilité des transports collectifs et actifs.

Le comité a élaboré, pour les transports, une vision mieux articulée sous forme d'une « déclaration d'intérêt ». Six grands objectifs devraient constituer la base d'une vision pour guider le futur de la politique et du service de transport au Nouveau-Brunswick.

*Déclaration d'intérêt : Le Nouveau-Brunswick a intérêt à favoriser le bien-être économique, environnemental, social et culturel des collectivités urbaines et rurales par l'élaboration et la promotion d'un plan de transport provincial intégré, abordable, accessible, multimodal et durable.*

## Objectifs

1. **Maximiser l'inclusion économique et sociale des individus et des familles, y compris des personnes handicapées, en veillant à la disponibilité d'options de transport abordables, accessibles et efficaces.**
2. **Veiller à ce que les besoins en matière de transports des Néo-Brunswickois soient systématiquement compris et satisfaits, par l'emploi d'approches cohérentes et efficaces à l'échelle de la province pour des transports intégrés ainsi que l'aménagement du territoire et la prestation de services de transport.**
3. **Maximiser les avantages tirés des investissements actuels dans les transports par l'amélioration de la coordination au sein des secteurs publics provincial, municipal et fédéral ainsi que des secteurs privés et sans but lucratif, de même qu'entre eux.**
4. **Accroître le dynamisme et la viabilité des secteurs urbains et ruraux par des modes d'utilisation du territoire, la conception d'aménagements et des choix d'emplacements pour les services essentiels publics et privés qui répondront aux besoins des usagers des transports en commun et des programmes de conducteurs communautaires, de conavettage et de transport actif tout en réduisant la dépendance à l'égard du véhicule à occupant unique.**
5. **Cerner, dans les rôles et responsabilités de planification des transports et de prestation de services, les lacunes qui limitent actuellement la coordination élargie, l'intégration des systèmes et l'atteinte des objectifs des ministères ou organismes en matière d'inclusion économique et sociale, de répartition modale et d'atténuation des changements climatiques, et remédier aux lacunes en question.**
6. **Veiller à ce qu'il existe des mécanismes de financement et des mécanismes législatifs et réglementaires provinciaux pour l'élaboration, le maintien et le développement de solutions de substitution à l'automobile privée pour les déplacements locaux et interurbains, y compris un soutien provincial spécialement consacré aux systèmes de transport en commun municipaux et régionaux, et des programmes de transport communautaire sans but lucratif.**

Enfin, le comité a préparé un ensemble de 5 recommandations générales, étayées par 31 recommandations à l'appui, pour satisfaire les exigences cernées en matière de transport et permettre l'atteinte des six objectifs décrits dans la vision.

**Les 5 grandes recommandations et 31 recommandations à l'appui sont les suivantes :**

**Recommandation n° 1 : Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait clarifier les rôles et les responsabilités par rapport aux services de transport au Nouveau-Brunswick en :**

- 1.1 Adoptant une déclaration d'intérêt par rapport aux services de transport provinciaux, aux fins d'établissement d'une vision et d'objectifs pour la province
- 1.2 Veillant à ce que les lois, les règlements et les politiques de la province soient modifiés ou à ce que des lois, des règlements et des politiques soient en place pour permettre l'adoption des recommandations contenues dans la présente stratégie
- 1.3 Examinant les politiques et pratiques de transport internes des organismes et des ministères provinciaux pour cerner les occasions de collaboration et de coordination entre eux et avec des fournisseurs de transport, de façon à améliorer et à rationaliser l'expérience des usagers, en particulier pour les clients de Développement social et d'Éducation postsecondaire, Formation et Travail qui accèdent à des programmes essentiels
- 1.4 Envisageant la possibilité qu'une entité provinciale unique supervise l'opérationnalisation de la stratégie de transport

**Recommandation n° 2 : Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait, de concert avec les partenaires publics, privés et sans but lucratif appropriés, améliorer la planification, la prestation et l'harmonisation des services de transport en :**

- 2.1 Consacrant un financement provincial à l'expansion des transports en commun et transports communautaires, pour aider à l'atteinte des objectifs de la stratégie
- 2.2 Confiant aux CSR le mandat d'établir des plans de transport régionaux
- 2.3 Exigeant des ministères provinciaux et des municipalités qu'ils effectuent des ÉRT lors de la détermination de l'emplacement d'aménagements à grande échelle
- 2.4 Poursuivant l'harmonisation de la planification des transports et de l'utilisation du territoire de façon à favoriser les aménagements, y compris les logements sociaux, qui promeuvent l'accès aux transports en commun et l'utilisation de ces transports

**Recommandation n° 3 : Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait, de concert avec les parties intéressées municipales et fédérales et celles des secteurs sans but lucratif et privé, améliorer et intégrer les données sur les transports pour la prise de décisions et la détermination des déplacements en :**

- 3.1 Étudiant la possibilité d'une enquête provinciale sur les déplacements des ménages, aux fins d'appui à la planification des transports au Nouveau-Brunswick
- 3.2 Accroissant les capacités de collecte de données d'exploitants de transports en commun et de transports communautaires sans but lucratif pour aider à leur prise de décisions
- 3.3 Étudiant le déploiement d'une plateforme mobile, Web et téléphonique intégrée pour la planification des déplacements au Nouveau-Brunswick
- 3.4 Appuyant la recherche pour aider à améliorer la planification, les politiques et les activités de transport

**Recommandation n° 4 : Les parties intéressées municipales, provinciales, fédérales et celles des secteurs sans but lucratif et privé devraient améliorer la disponibilité d'options de transport urbaines et rurales abordables, accessibles et efficaces en :**

- 4.1 Élargissant la portée régionale des transports en commun et en favorisant la collaboration avec les exploitants de transports sans but lucratif et ceux des autocars
- 4.2 Assurant un financement de base stable pour permettre aux initiatives de transport communautaire de se concentrer sur la prestation de services
- 4.3 Étudiant les multiples usages possibles d'actifs comme les autobus scolaires et les navettes de foyers de soins comme véhicules de transport communautaire accessible
- 4.4 Accroissant l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées par l'établissement d'objectifs pour la mise en œuvre de systèmes de transport en commun et de stationnements entièrement accessibles, le financement de véhicules adaptés et des services de conduite adaptatifs, et ce, par l'adoption des mesures suivantes :
  - 4.4.1 Instaurer, au cours des cinq années à venir, des itinéraires de transport en commun municipaux entièrement accessibles, et établir des incitatifs pour des taxis accessibles
  - 4.4.2 Voir à ce que le financement provincial annuel du Programme de véhicules adaptés du Nouveau-Brunswick augmente à un rythme suffisant étant donné le nombre croissant d'utilisateurs, qui permette d'éliminer l'actuelle liste d'attente; environ 15 % par an pour les 4 prochaines années
  - 4.4.3 Faire en sorte que le service provincial de conduite adaptée (du Centre de réadaptation Stan Cassidy) soit désormais offert cinq jours par semaine, et étudier la possibilité d'une clinique satellite ailleurs au Nouveau-Brunswick
- 4.5 Encourageant les entreprises à aider à la conception, à l'utilisation et au financement d'initiatives de transport communautaire
- 4.6 Explorant des façons d'encourager l'achalandage dans les autocars, la connectivité et la croissance du réseau
- 4.7 Faisant de VIA Rail au Nouveau-Brunswick une solution de substitution réaliste pour les navetteurs et les personnes voyageant d'une ville à une autre au quotidien
- 4.8 Encourageant et permettant le développement de l'infrastructure de transport actif pour favoriser la marche, le vélo et l'utilisation du fauteuil roulant dans les secteurs urbains et ruraux, et ce, par l'adoption des mesures suivantes :
  - 4.8.1 Promouvoir le concept de « rues complètes » afin qu'il soit pris en considération dans tous les secteurs urbains et ruraux du Nouveau-Brunswick
  - 4.8.2 Promouvoir les commodités telles que les supports à vélos, les casiers et les douches sur les lieux de travail pour encourager les gens à faire la navette à vélo
  - 4.8.3 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation pour promouvoir les bienfaits pour la santé et les bienfaits d'ordre social et environnemental associés à l'utilisation des transports actifs
- 4.9 Encourageant les coopératives de vélo à rendre la possession et l'entretien d'un vélo abordables, faciles et agréables
- 4.10 Maintenant et en élargissant la pratique consistant à rendre les transports en commun plus abordables et compréhensibles pour les personnes qui en ont le plus besoin

- 
- 4.11 Élaborant des normes et des lignes directrices pour les services émergents de mobilité sur demande et autonome (permettant de conduire par soi-même)

**Recommandation n° 5 : Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait élaborer un plan d'action pour mettre en œuvre la stratégie en**

- 5.1 Constituant un comité provincial de surveillance des transports pour surveiller les progrès dans la mise en œuvre de la stratégie jusqu'à ce que les responsabilités à l'égard de celle-ci soient clairement définies

## 8 Références

- ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN. 2013. Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada (en ligne), [Toronto], l'Association. Dans Internet : [http://cutaactu.ca/sites/default/files/rapportactu\\_analysedelavaleurdutransportcollectifaccessibleauCanada.pdf](http://cutaactu.ca/sites/default/files/rapportactu_analysedelavaleurdutransportcollectifaccessibleauCanada.pdf)
- BENNETT, Paul, et Derek GILLIS. 2015. Education on wheels: seizing cost and energy efficiency, opportunities in student transportation, Halifax, Atlantic Institute for Market Studies.
- BOURGEOIS, Yves, et Natalie FOLSTER. 2014. Road worriers: the costs of car dependence in New Brunswick, Saint John, Urban and Community Studies Institute, Université du Nouveau-Brunswick.
- BREWER, Marcus, Debbie MURILLO et Alan PATE. 2014. Handbook for designing roadways for the aging population, Washington (D.C.), U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- CITÉ D'EDMONTON. 2013. Transit-oriented development (TOD) guidelines, Edmonton, Cité d'Edmonton.
- CITÉ DE VANCOUVER. 2012. Transit-oriented communities design guidelines: Creating more livable spaces around transit in metro Vancouver, Burnaby, Translink Strategic Planning and Policy.
- CONSEIL DE LA SANTÉ DU NOUVEAU-BRUNSWICK. Portrait de la santé de la population (en ligne), Moncton, le Conseil, 2016. Dans Internet : <https://www.nbhc.ca/>
- CONSEIL DES SOUS-MINISTRES RESPONSABLES DES TRANSPORTS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. 2010. Groupe de travail sur le transport par autocar : rapport final, s.l., le Conseil.
- COTTRILL, Caitlin, et Sybil DERRIBLE. 2015. « Leveraging Big Data for the Development of Transport Sustainability Indicators », *Journal of Urban Technology*, vol. 22, no 1, p. 45-64.
- DUTZIK, Tony, et Phineas BAXANDALL. 2013. A new direction: A changing relationship with driving and the implications for America's future, s.l., U.S. PIRG Education Fund/Frontier Group.
- EZELL, Stephen, et Robert ATKINSON. 2015. From concrete to chips: Bringing the Surface Transportation Reauthorization Act into the digital age, Washington (D.C.), Information Technology and Innovation Foundation.
- FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE. 2015. Résultats de sondage : ce que les PME attendent de la main-d'œuvre canadienne (en ligne), s.l., la Fédération. Dans Internet : <http://www.cfib-fcei.ca/cfib-documents/rr3364f.pdf>
- GOUVERNEMENT DU CANADA. 2009. Améliorer les modes de déplacement dans les petites collectivités et les collectivités rurales, Ottawa, Transports Canada.
- GOUVERNEMENT DU CANADA. 2015. Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde. Examen de la Loi sur les Transports au Canada, Ottawa, Transports Canada.
- HANSON, Trevor R., et Eric D. HILDEBRAND. 2011. « Are age-based licensing restrictions a meaningful way to enhance rural older driver safety? The need for exposure considerations in policy development », *Traffic Injury Prevention*, vol. 12, no 1, p. 24-30.
- HANSON, Trevor R., Florence ALLAIRE et Carly MACEACHERON. 2015. « Issues and Opportunities for Enhancing Active Transportation among Rural and Urban Areas: Lessons from a New Brunswick Study », *Another 50 Years: Where to From Here? Proceedings of the 50th Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Montreal, Quebec, May 24-26, 2015 = Un autre 50 ans : qu'en est-il à partir de maintenant? Actes de la 50e conférence annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada : Montréal, Québec, 24-26 mai 2015.*
- HILDEBRAND, Eric D., et Ben MYRICK. 2001. « Collision Experience and Mobility Concerns of the Rural Elderly », *Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XII; June 10-13, 2001; London, Ontario = Comptes rendus de la XIIe Conférence canadienne multidisciplinaire en sécurité routière; 10-13 juin 2001; London, Ontario.*
- LEINBERGER, Christopher, et Michael RODRIGUEZ. 2016. Foot traffic ahead: Ranking walkable urbanism in America's largest metros, Washington (D.C.), Centre for Real Estate and Urban Analysis, George Washington University School of Business.
- LEVESQUE, Mario. 2015. Étude sur le transport adapté, Dieppe, Ville de Dieppe.
- LEVINE, Dan. 2016. Transportation innovations that save states money and attract talent (en ligne), s.l., Transportation for America. Dans Internet : <http://t4america.org/wp-content/uploads/2016/12/Governors-Briefing-Book.pdf>

- LONG, Ying, Xingjian LIU, Jiangping ZHOU et Yanwei CHAI. 2016. « Early birds, night owls, and tireless/recurring itinerants: An exploratory analysis of extreme transit behaviors in Beijing, China », *Habitat International*, vol. 57, p. 223-232.
- MACKIE, Peter, et Tom WORSLEY. 2013. *International comparisons of transport appraisal practice*, Leeds, Institute for Transport Studies, University of Leeds.
- MCCARTNEY, Paul, Steve LOWE, Tom WORSLEY, Katie HALL et Peter MACKIE. 2013. *Assessment of Methods for Modelling and Appraisal of the Sub-National, Regional and Local Economy Impacts of Transport*, Londres, Department of Transport.
- MÉTIS TRANSIT LTD. 2016. *Métis Transit business plan*. Toronto, Métis Transit.
- MULALIC, Ismir, Ninette PILEGAARD et Jan ROUWENDAL. 2015. *Does improving public transport decrease car ownership? Evidence from the Copenhagen Metropolitan Area, Amsterdam*, Tinbergen Institute, « Tinbergen Institute Discussion Paper ».
- MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE YORK. 2006. *Transit-oriented development guidelines*, [Newmarket], la Municipalité régionale.
- PROVINCE DE L'ALBERTA. (s.d.). *Connecting Albertans with each other and the world: A long-term transportation strategy for Alberta*.
- PROVINCE DE L'ONTARIO. 2013. *Priorité durabilité : Une stratégie novatrice pour le ministère des Transports de l'Ontario*, Toronto, Ministère des Transports.
- PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE. 2013. *Stratégie de transport durable : choisissez votre moyen de vous déplacer*, Halifax, Province de la Nouvelle-Écosse.
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2017. *Guide de ressources pour les administrations locales* (en ligne), Fredericton, Ministère des Gouvernements locaux. Dans Internet : <http://www2.gnb.ca/content/dam/gnb/Departments/lg-gl/pdf/GuideRessourcesAdministrationsLocales2.pdf>
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2014. *Plan d'action sur les changements climatiques 2014-2020*, Fredericton, Province du Nouveau-Brunswick.
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2013. *Stratégie de croissance démographique du Nouveau-Brunswick 2013-2018*, Fredericton, Province du Nouveau-Brunswick.
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2012. *Plan d'action-emploi pour les personnes ayant un handicap au Nouveau Brunswick 2012-2017*, Fredericton, Province du Nouveau-Brunswick.
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2012b. *Indicateurs de la santé du Nouveau-Brunswick*, no 6.
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2008. *Le Nouveau-Brunswick au centre: stratégie provinciale de transport multimodal de 2008-2018*, Fredericton, Province du Nouveau-Brunswick.
- PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. 2008b. *La voie à suivre : la stratégie de transport du Canada atlantique 2008-2018*, Fredericton, Province du Nouveau-Brunswick.
- RIGGS, William. 2017. *The Role of Behavioral Economics and Social Nudges in Sustainable Travel Behavior* (en ligne), SSRN. Dans Internet : [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2939404](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2939404)
- RIVERS, Nicholas, et Bora PLUMPTRE. 2016. *The effectiveness of public transit subsidies on ridership and the environment: Evidence from Canada*, Social Science Research Network.
- SEIDER, Jeffrey. 2013. *Analyse de la valeur du transport collectif accessible au Canada*, Ottawa, Association canadienne du transport urbain.
- STATISTIQUE CANADA. 2015. *Projections démographiques pour le Canada (2013 à 2063), les provinces et les territoires (2013 à 2038)* (en ligne), produit no 91-520-X au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, Statistique Canada. Dans Internet : <http://www.statcan.gc.ca/pub/91-520-x/91-520-x2014001-fra.pdf>
- STATISTIQUE CANADA. 2013. *Enquête sur les dépenses des ménages (EDM)*.
- STATISTIQUE CANADA. 2012. *Enquête canadienne sur l'incapacité*. Dans Internet : <http://www.statcan.gc.ca/pub/89-654-x/2013001/tbl/tbl3.4-fra.htm>
- STATISTIQUE CANADA. 2009. *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*.
- TERRITOIRES DU NORD-OUEST. 2015. *NWT transportation strategy, 2015-2040: Public and stakeholder engagement report*, Yellowknife, Ministère des Transport des Territoires du Nord-Ouest.
- TICOLL, David. 2015. *Driving changes: Automated vehicles in Toronto*. Discussion paper, Toronto, Munk School of Global Affairs, University of Toronto.
- VILLE DE HAMILTON. 2010. *Transit-oriented development guidelines for Hamilton*, Hamilton, Ville de Hamilton.

VILLE DE LOS ANGELES. 2014. Great streets for Los Angeles: Strategic plan, Los Angeles, Los Angeles Department of Transportation.

VILLE DE MONCTON, VILLE DE DIEPPE et VILLE DE RIVERVIEW. 2015. Destination 2040: Plan directeur régional de transport durable, Moncton, Villes de Moncton, de Dieppe et de Riverview.

VILLE DE WINNIPEG. 2011. Sustainable transportation plan, Winnipeg, Ville de Winnipeg.

VIVRE EN VILLE et ACCÈS TRANSPORTS VIABLES. 2013. Réunir les modes : L'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable, Québec, Vivre en Ville. Dans Internet : <https://vivreenville.org/>

## 9. Annexe : Liste des présentateurs invités

Entre 2015 et 2017, les personnes ou organismes suivants ont été invités à fournir de l'information pour aider le comité à mieux comprendre différents aspects du transport au Nouveau-Brunswick. Leur inclusion ici ne doit pas être assimilée à leur approbation ou à leur soutien du rapport ni de ses conclusions.

- Allain, Angela. Codiac Transpo
- Arsenault, Jake. Black Arcs
- Atkinson, Susan. Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux (MEGL) du Nouveau-Brunswick
- Bartlett, Ted. Action Transport Atlantique
- Basque, Mélissa. Déplacement Péninsule
- Beers, Kim. Tele-Drive, comté d'Albert
- Bossé, Normand. Défenseur des enfants et de la jeunesse du Nouveau-Brunswick
- Brown, Joanna. Rural Rides
- Capital City Cycles, Fredericton
- Cassidy, Mike. Coach Atlantic Group
- Clair, Lori. Black Arcs
- Coon, David. Membre de l'Assemblée législative (AL) du Nouveau-Brunswick
- Dassouki, Ahmed. Ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) du Nouveau-Brunswick
- Desjardins, Michel. Post-Carbon Moncton
- Doyle, James. Ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) du Nouveau-Brunswick
- Eidlin, Eric. Federal Transit Administration des États-Unis
- Farquharson, Susan. Dial a Ride, comté de Charlotte
- Gould, Kevin. Bureau du médecin-hygiéniste en chef (BMHC) du Nouveau-Brunswick
- Johnstone, Lori. Développement social (DS) du Nouveau-Brunswick
- Kocyla, Benjamin. Commission de Services Régionaux de la Péninsule Acadienne (CSRPA)
- MacKenzie, Patricia. Bureau du Conseil exécutif (BCE) du Nouveau-Brunswick
- Mancuso, Michelina. Conseil de la santé du Nouveau-Brunswick (CSNB)
- Mills, Dan. Ministère de l'Éducation postsecondaire, de la Formation et du Travail du Nouveau-Brunswick
- Muecke, Cristin. Bureau du médecin-hygiéniste en chef (BMHC) du Nouveau-Brunswick
- Pinet, Léo-Paul. Centre de Bénévolat de la Péninsule acadienne
- Pitre, Wenda. Coach Atlantic Group
- Pollack, Candace. Défenseur des enfants et de la jeunesse du Nouveau-Brunswick
- Price, Jeff. Federal Transit Authority des États-Unis
- Richard, Gaston. Services d'emploi et d'apprentissage continu (SEAC) du Nouveau-Brunswick
- Sanford, Olivia. Bureau du médecin-hygiéniste en chef (BMHC) du Nouveau-Brunswick
- Saunders, Brian. Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées (CPMCPH)
- Savard, Daniel. Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux (MEGL) du Nouveau-Brunswick
- Savoie, Gilmond. Transport Communautaire Kent
- Savoie, Nicole. Services d'emploi et d'apprentissage continu (SEAC) du Nouveau-Brunswick
- Talbot, Michael. Intelligent Mobility, gouvernement du Royaume-Uni
- Thibodeau, Stéphane. Ville de Moncton
- Ticoll, David. Munk School of Global Affairs de l'Université de Toronto
- Webber, Thomas. Ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance (MEDPE) du Nouveau-Brunswick
- Whalen, Christian. Défenseur des enfants et de la jeunesse du Nouveau-Brunswick
- White-Masry, Karen. Bureau du médecin-hygiéniste en chef (BMHC) du Nouveau-Brunswick

