

Le transport au Nouveau-Brunswick : Comment en sommes-nous arrivés là, où allons-nous, où voulons-nous aller?

Trevor Hanson, Ph. D., ing.

Professeur, département de génie civil

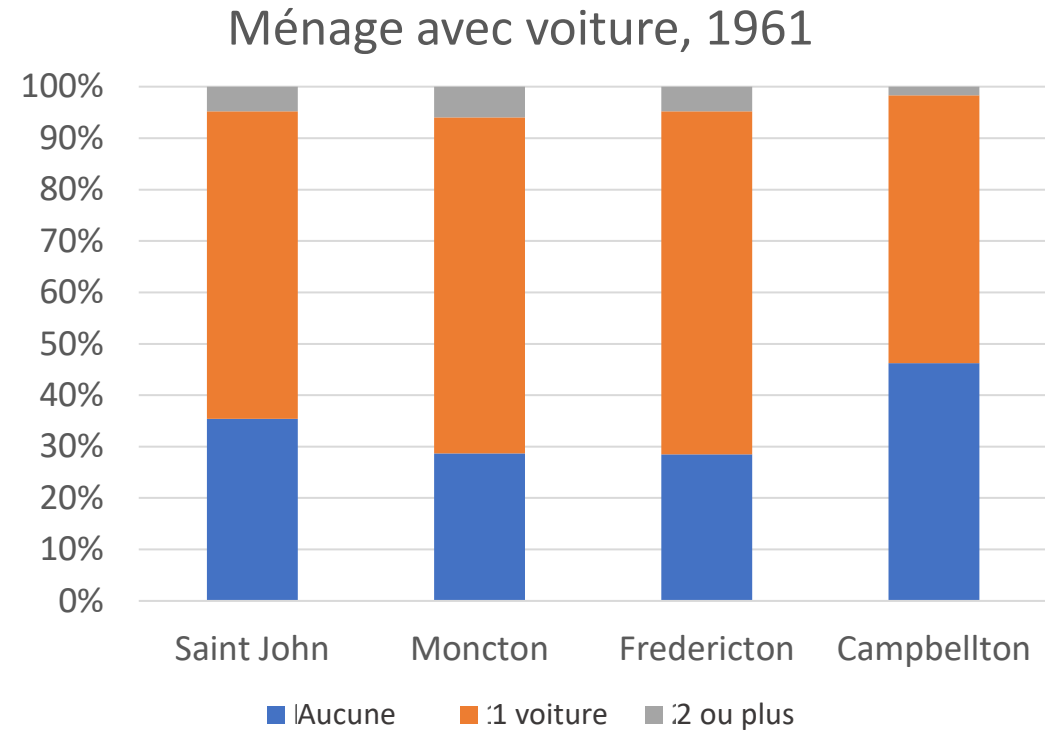
Université du Nouveau-Brunswick (Fredericton)

La liberté avec l'automobile ?

Se libérer de l'automobile?

Comment en sommes-nous
arrivés là?

Les années 1960 au Nouveau-Brunswick

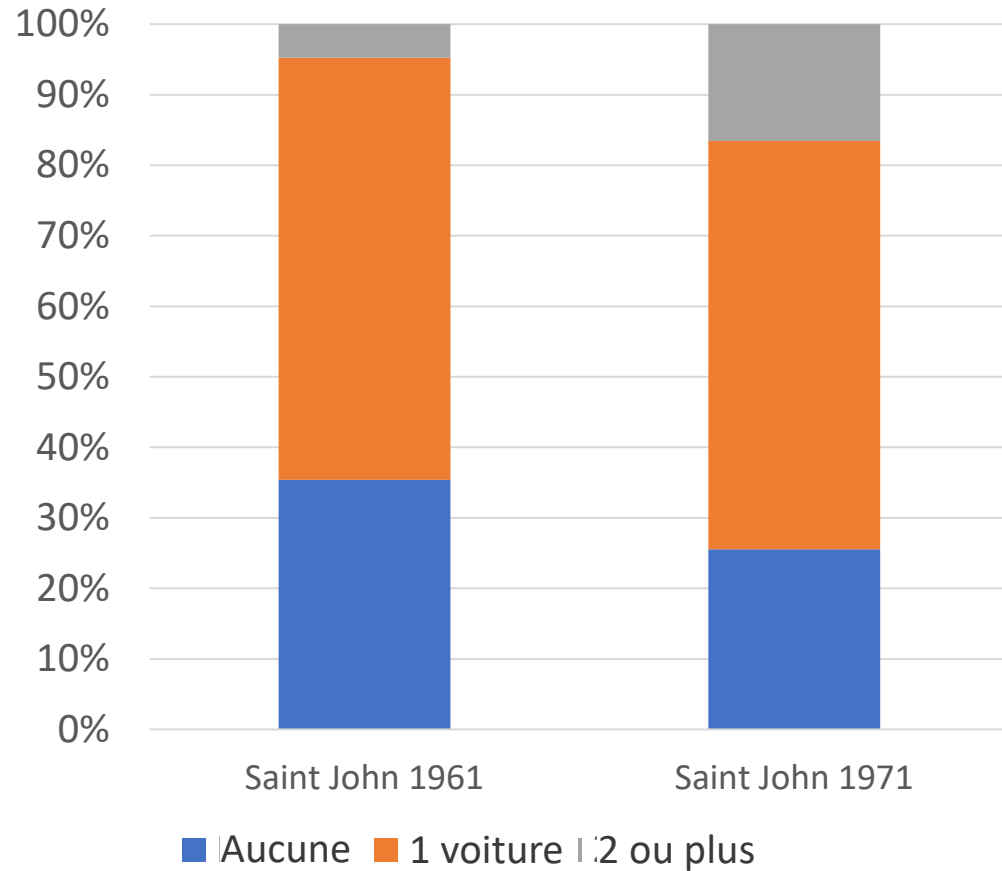


<https://www.facebook.com/culturehub.ca/videos/saint-john-urban-renewal-1960s/481577349018368/> (en anglais)

Données de recensement, recensement de Statistique Canada de 1961, extrait de l'Analyseur de recensement canadien de l'Université de Toronto

Les années 1970 au Nouveau-Brunswick

Ménage/logement



Les municipalités se chargent du transport en commun dans les années 1970 et 1980



Fredericton Transit #64 (GM "old look") 22 July 1980.
Peter Cox collection. Used by permission. All-time
List of Canadian Transit Systems.

Les années 1980 au Nouveau-Brunswick



Feb 1980 © Bob Boudreau

Les années 1980 et 1990 : Abandon de la voie ferrée

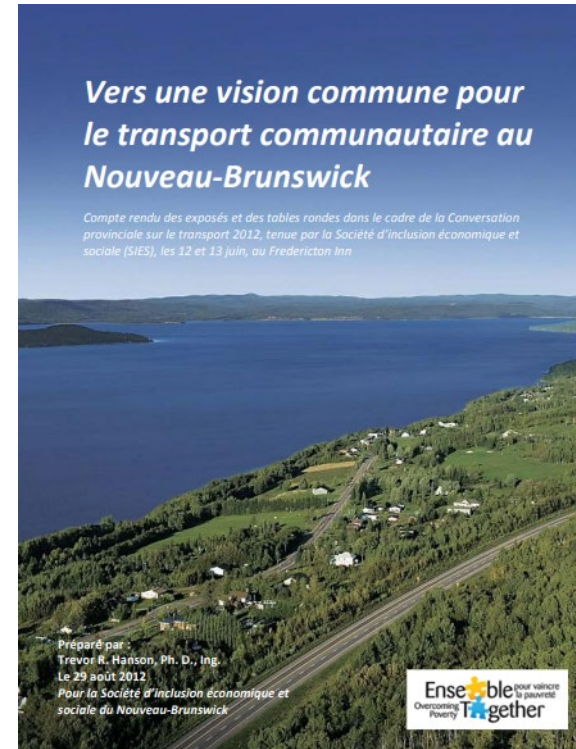
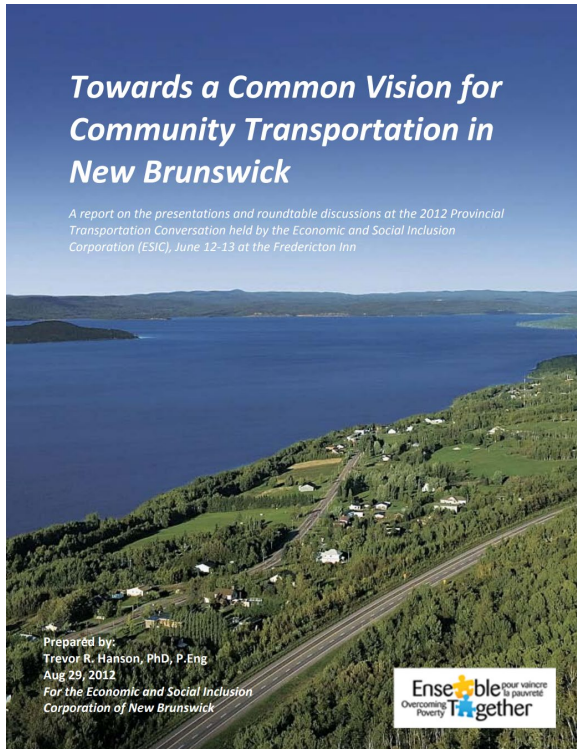


Les années 1990 et 2000 : Modernisation du réseau routier



ESIC/SIÉS

- Ensemble pour vaincre la pauvreté (2009-2014)
- Accélération des programmes de transport communautaire



2015- 2017

From Surfaces to Services

An inclusive and sustainable transportation strategy for the province of New Brunswick, 2017-2037

Rural and urban transportation advisory committee
NB Economic and Social Inclusion Corporation

December 2017



Ensemble pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty **Together**

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**

La raison d'une nouvelle vision en matière de transport au N.-B.

- **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.

La raison d'une nouvelle vision en matière de transport au N.-B.

- **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 débuter 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**
- grâce aux avantages sociaux procurés par une meilleure santé publique et un meilleur accès à l'emploi.

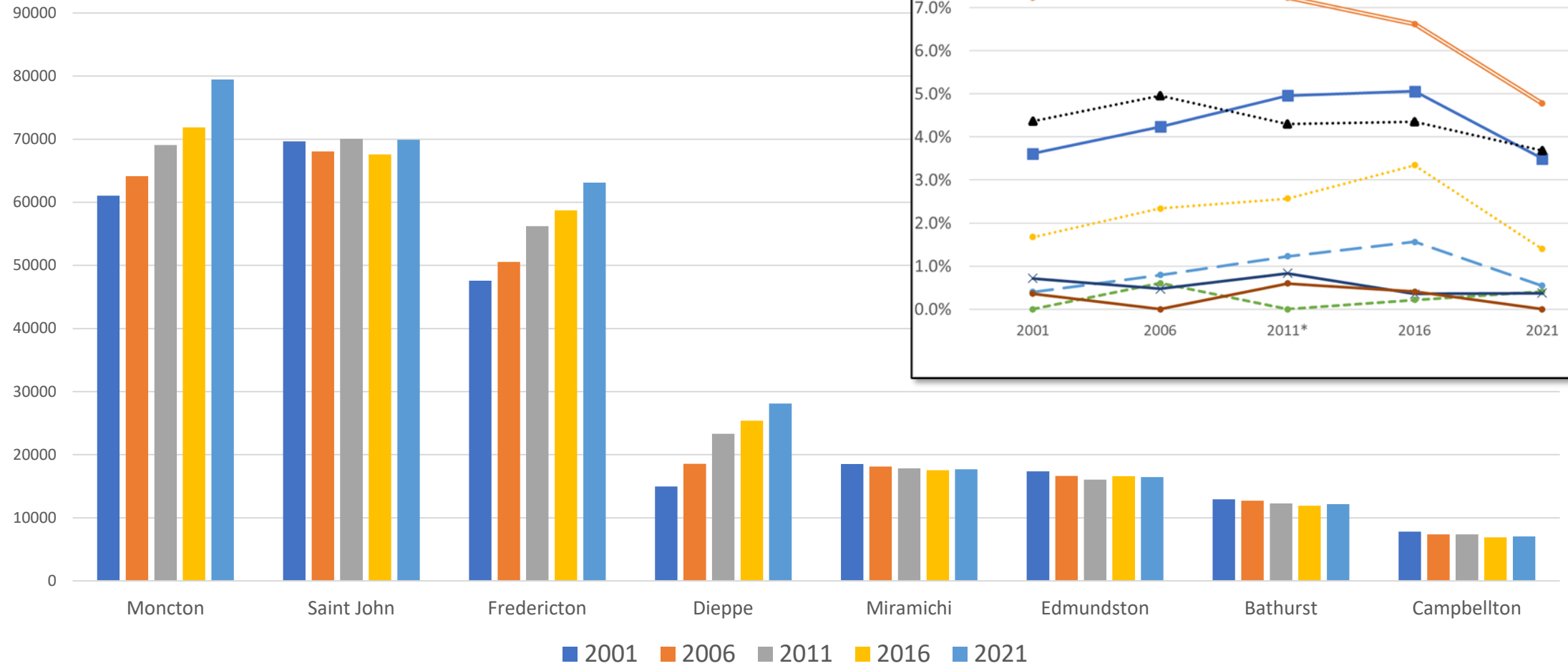


Où allons-nous?

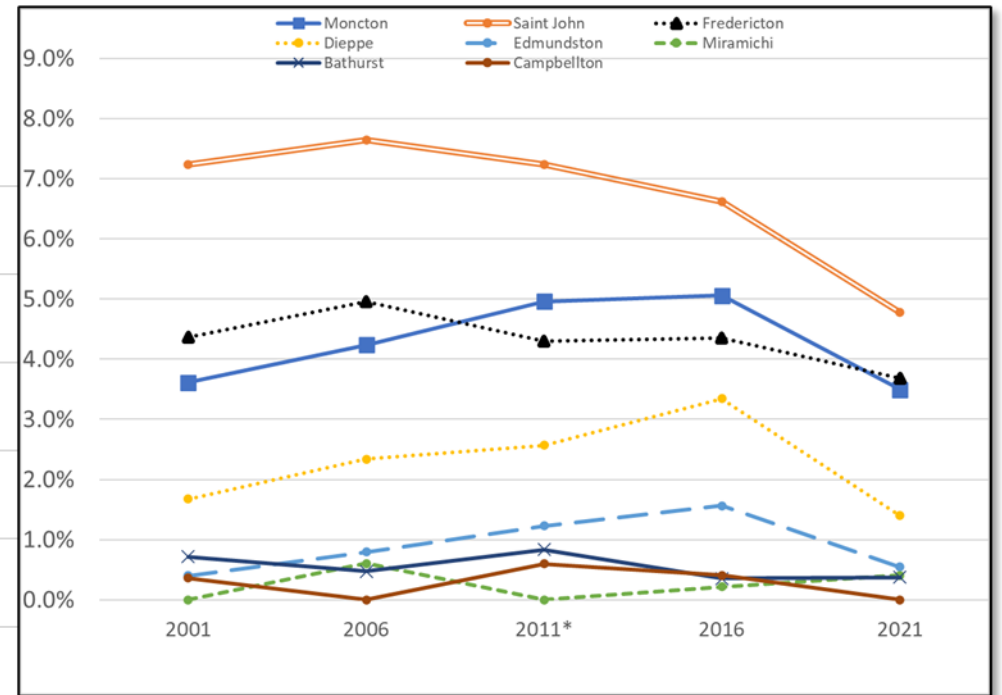
Le Nouveau-Brunswick en 2043?



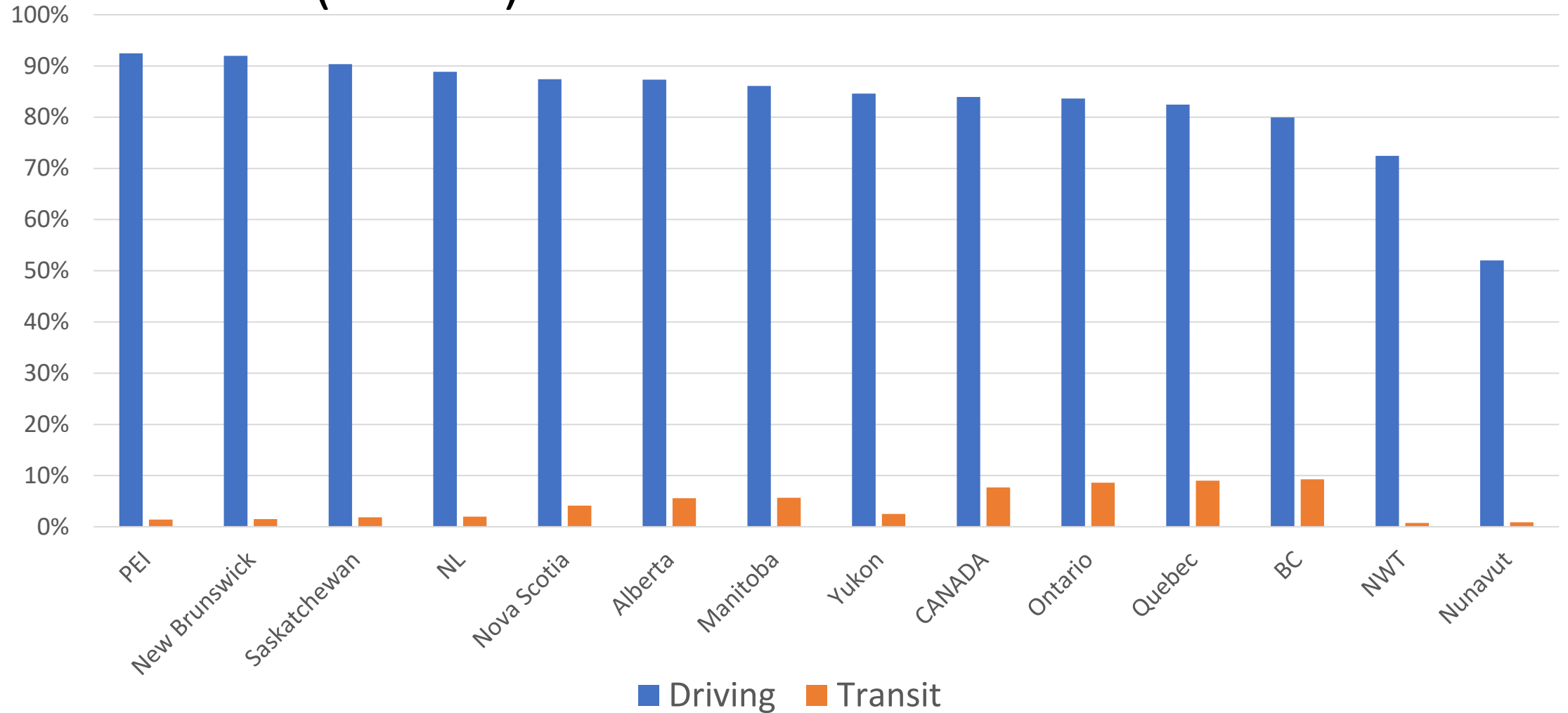
Données en hausse ou stables dans les villes



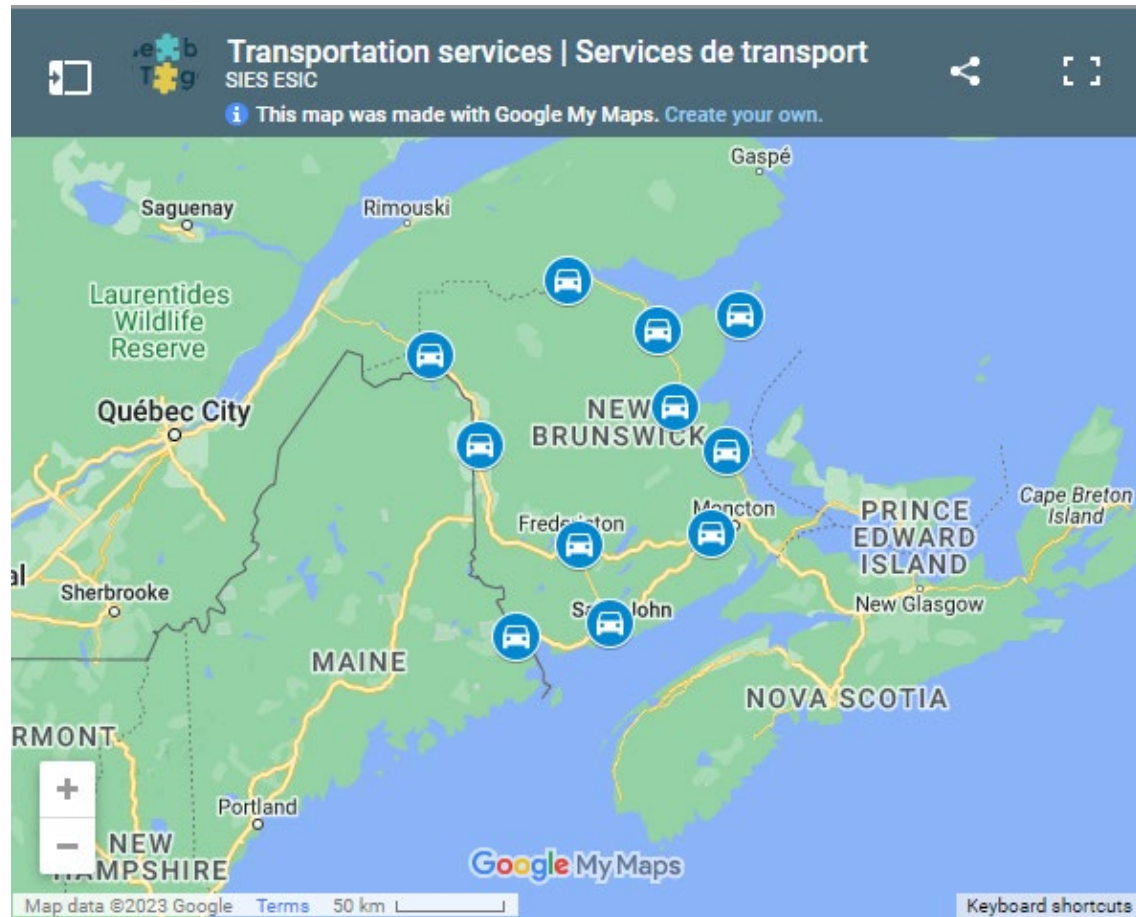
Déplacement vers le travail



Déplacements au travail en automobile ou autobus (2021)



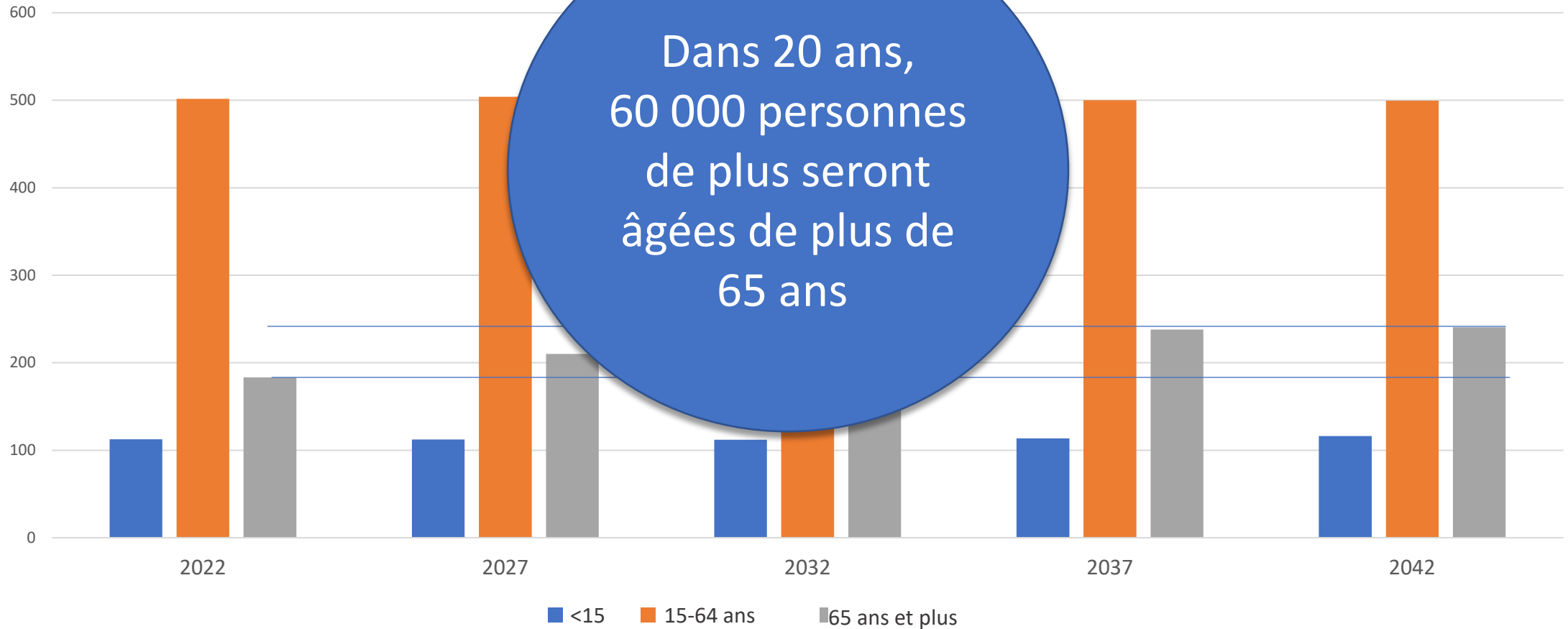
Croissance du transport communautaire et bénévole!



Qu'en est-il des longs voyages?

Doit-on compter uniquement sur les bénévoles pour répondre à la hausse de la demande?

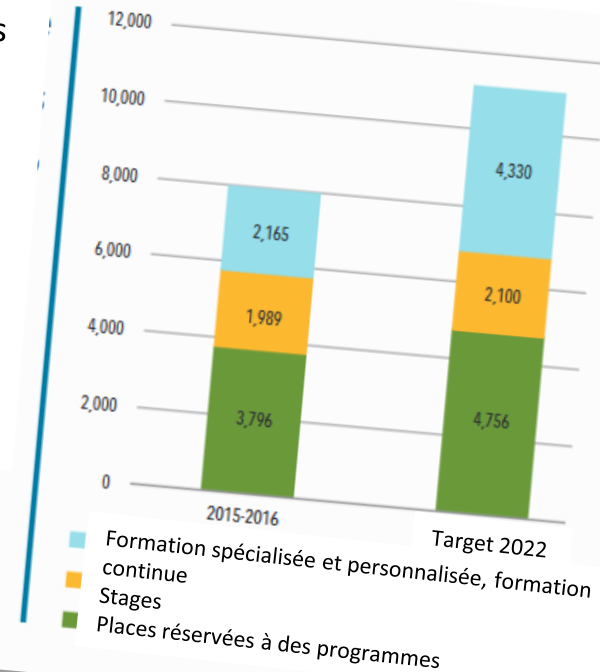
Projections démographiques, 2022-2042



► MESURES CLÉS

- Augmenter la population estudiantine à 15 000, y compris la clientèle canadienne, étrangère, de premier cycle, de cycle supérieur, en ligne et celle des professionnels.
- Être chef de file au chapitre de la durabilité et de la gérance environnementales parmi les universités canadiennes.
- Investir de manière équitable et durable dans une UNB intégrée, une communauté composée de deux campus dynamiques.
- Améliorer les services de résidence sur les campus, les espaces de collaboration et d'apprentissage
- Réduire notre passif en maintenance différée de 50 %.

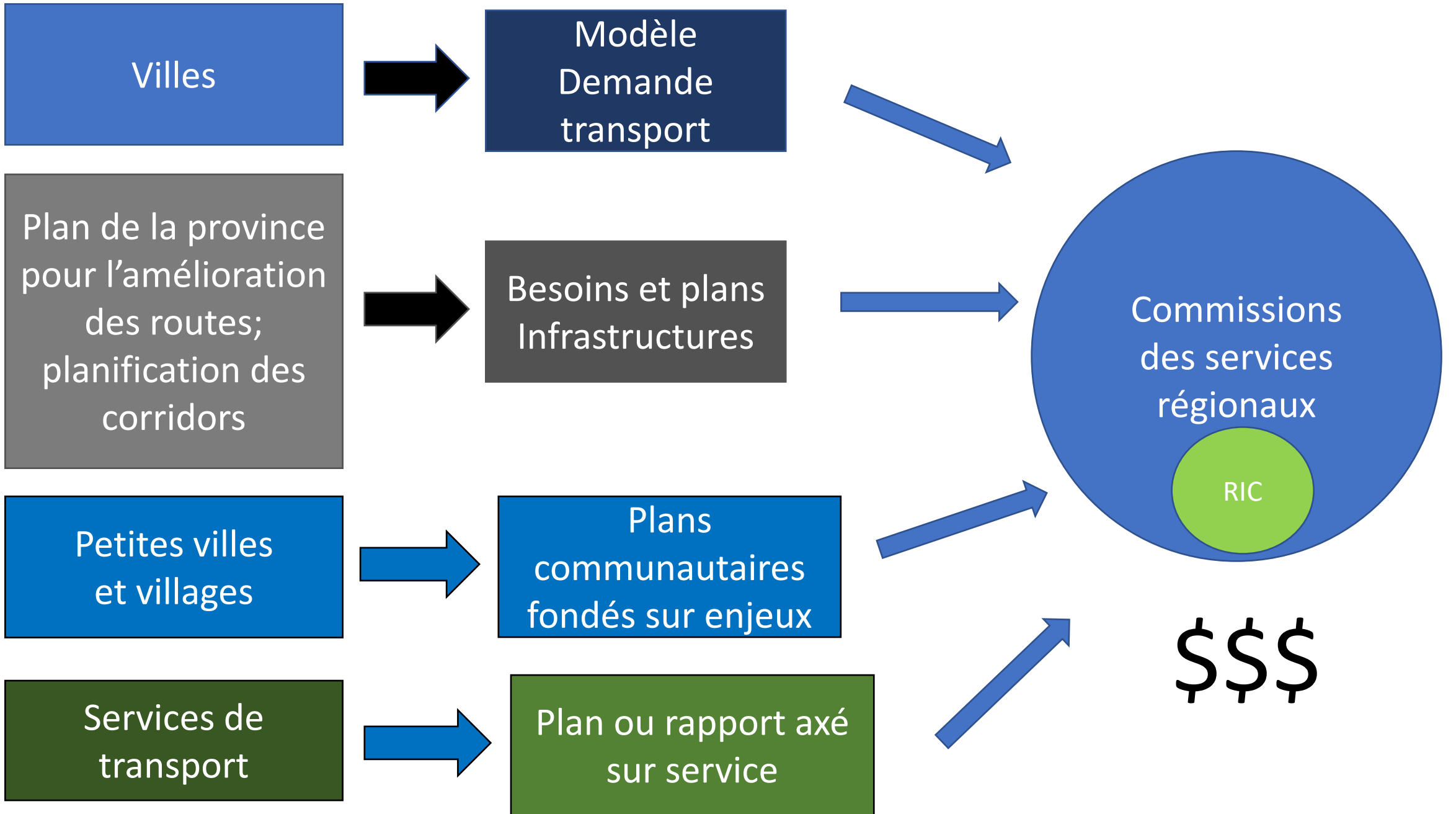
Quels types de clientèle est inscrite au New Brunswick Community College (NBCC)?



Les établissements postsecondaires du N.-B. entretiennent des liens très étroits avec le reste du monde; la capacité des étudiants à évoluer et à exceller dans leur communauté respective sera déterminante dans notre capacité à les attirer et à les fidéliser

Absence de gouvernance en matière de transport?

Quelle organisation est chargée de s'attaquer à ces tendances à long terme, de dresser des plans qui se tiennent?



Le potentiel de la planification régionale des transports

- Planification des infrastructures
- Planification des services
- Collecte de données, suivi et rapport
- Buts et objectifs stratégiques
- Communication et participation du public

Où voulons-nous aller?

Où voulons-nous être?

Réussir à se
sortir de la
congestion ?

Planification en silo et
de manière isolée et
dépendance accrue à
la voiture ?

0\$ financement
provincial en
transport en
commun

On laisse sur la table
120 millions \$ en
fonds fédéraux pour
le transport en
commun?

Si un investissement de 20 millions \$ en transport en commun retardait le besoin d'un pont routier de 200 millions de dollars, le ferions-nous?



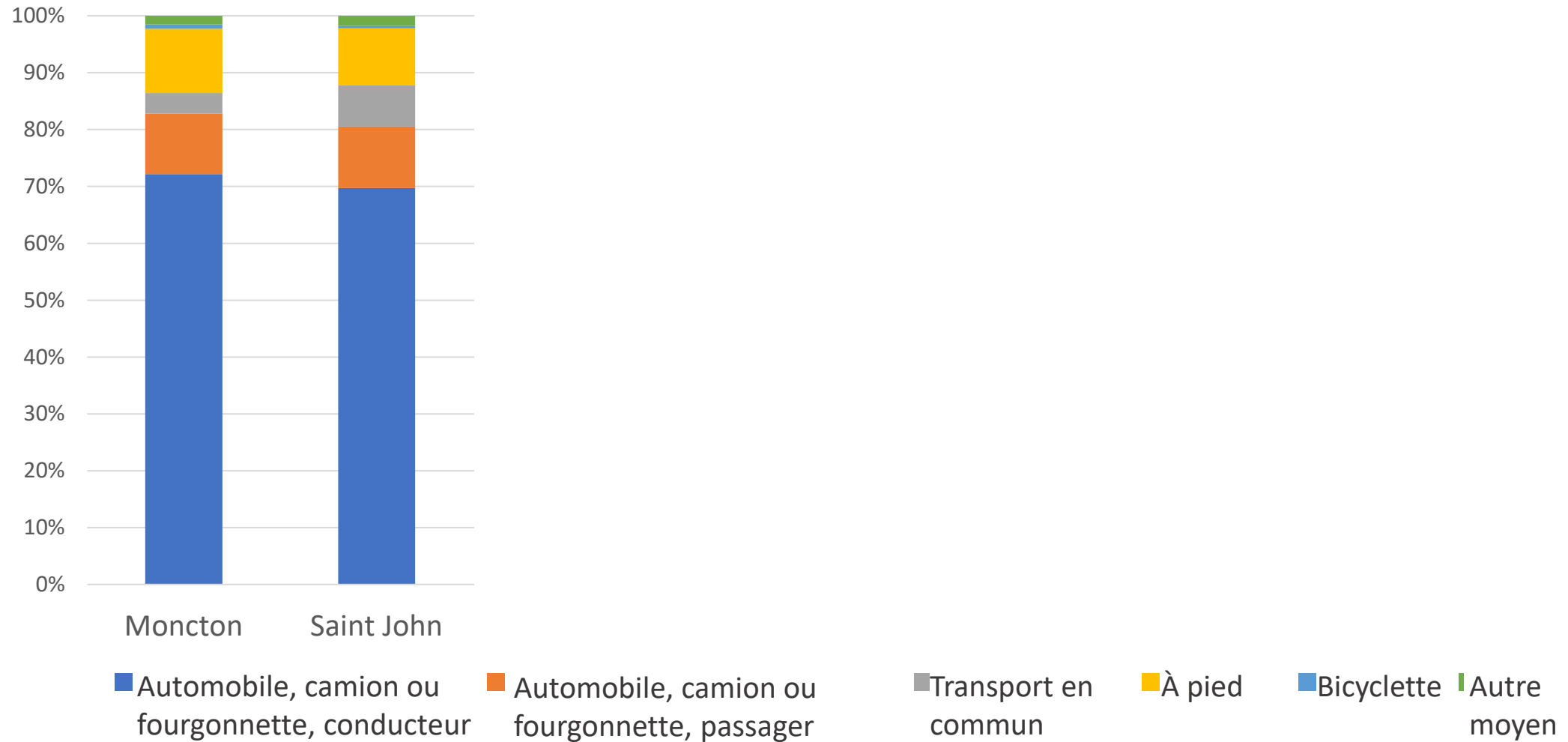
Le transport au Nouveau-Brunswick :
Comment en sommes-nous arrivés là,
où allons-nous,
où voulons-nous aller?

Trevor Hanson, Ph. D., ing.

Professeur, département de génie civil

Université du Nouveau-Brunswick (Fredericton)

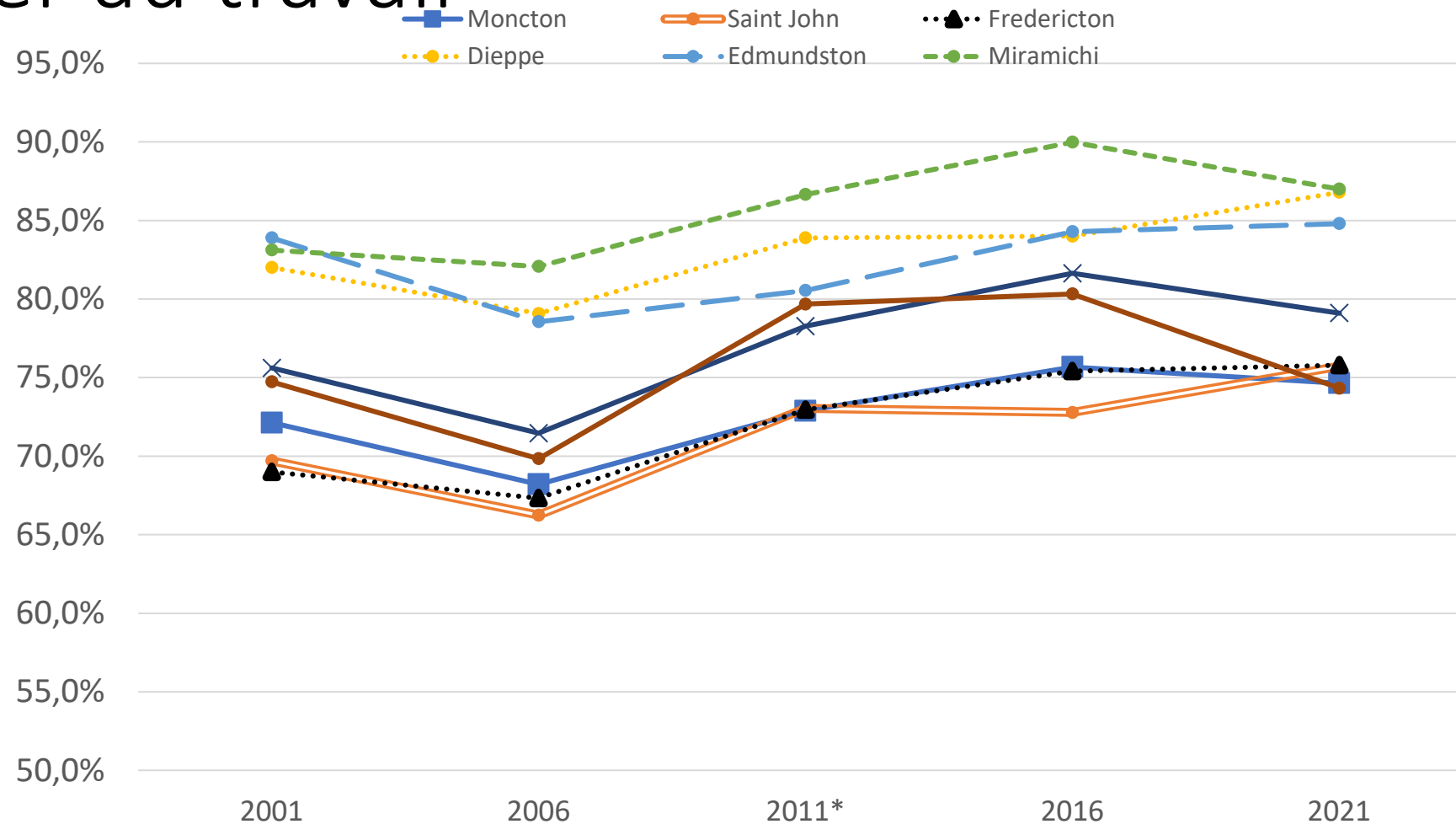
En 2001 – Déplacement domicile-travail (villes du N.-B.)



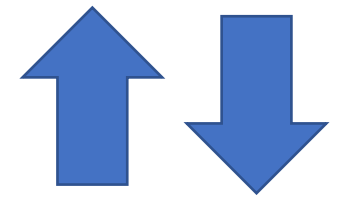
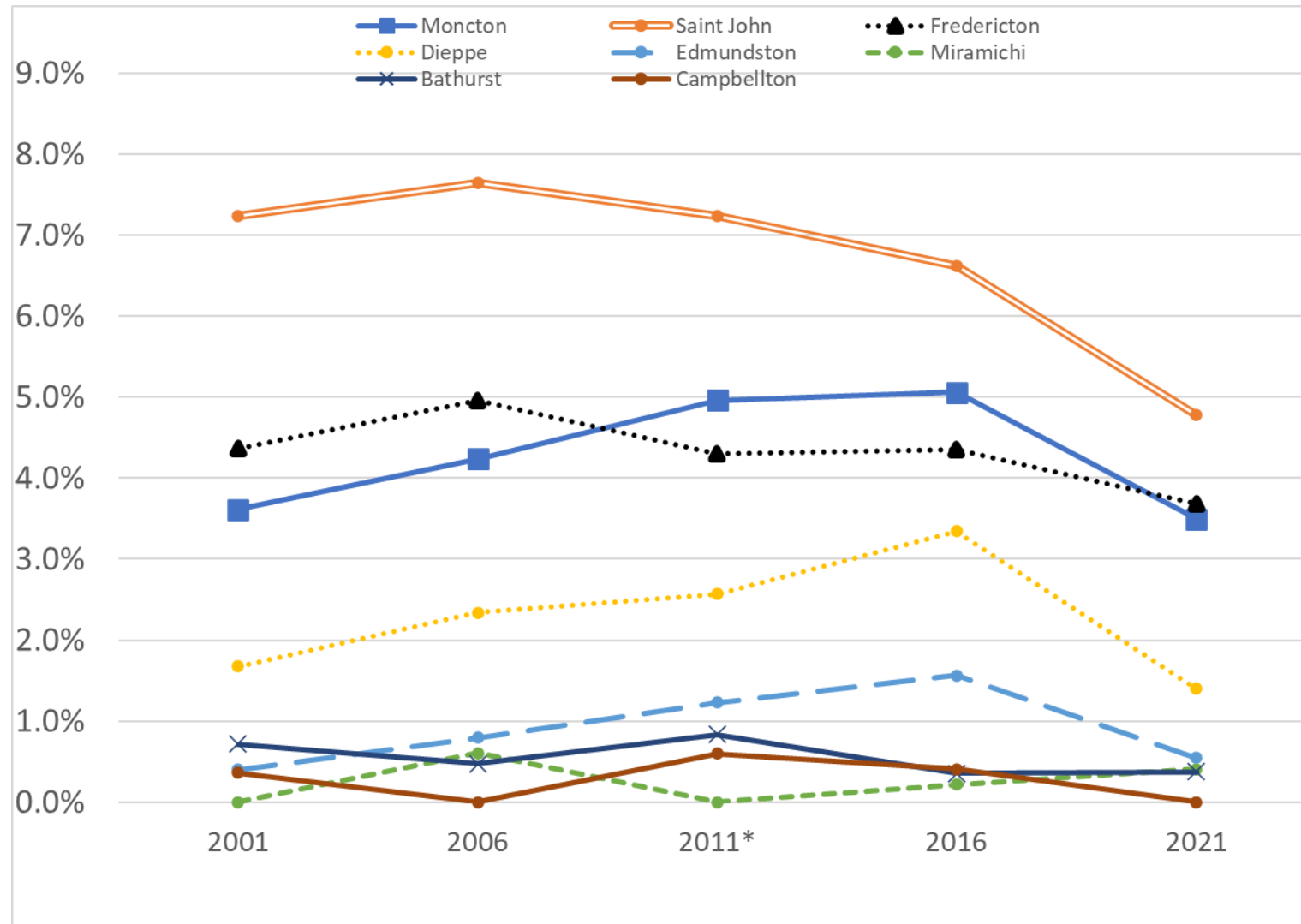
Au milieu des années 2000...

- Nous avons réalisé notre vision en matière de grappe automobile
- Les ménages sans voiture sont rares
- Le réseau routier est en grande partie achevé
- Les réseaux de transport en commun fonctionnent majoritairement de la même façon qu'au moment de leur implantation, dans les années 1970
- Le service ferroviaire voyageur dessert la côte est

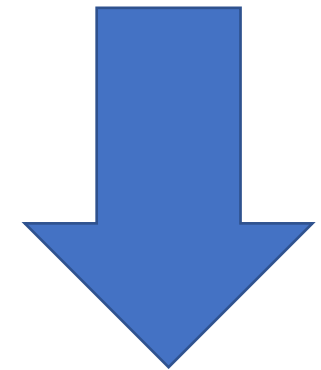
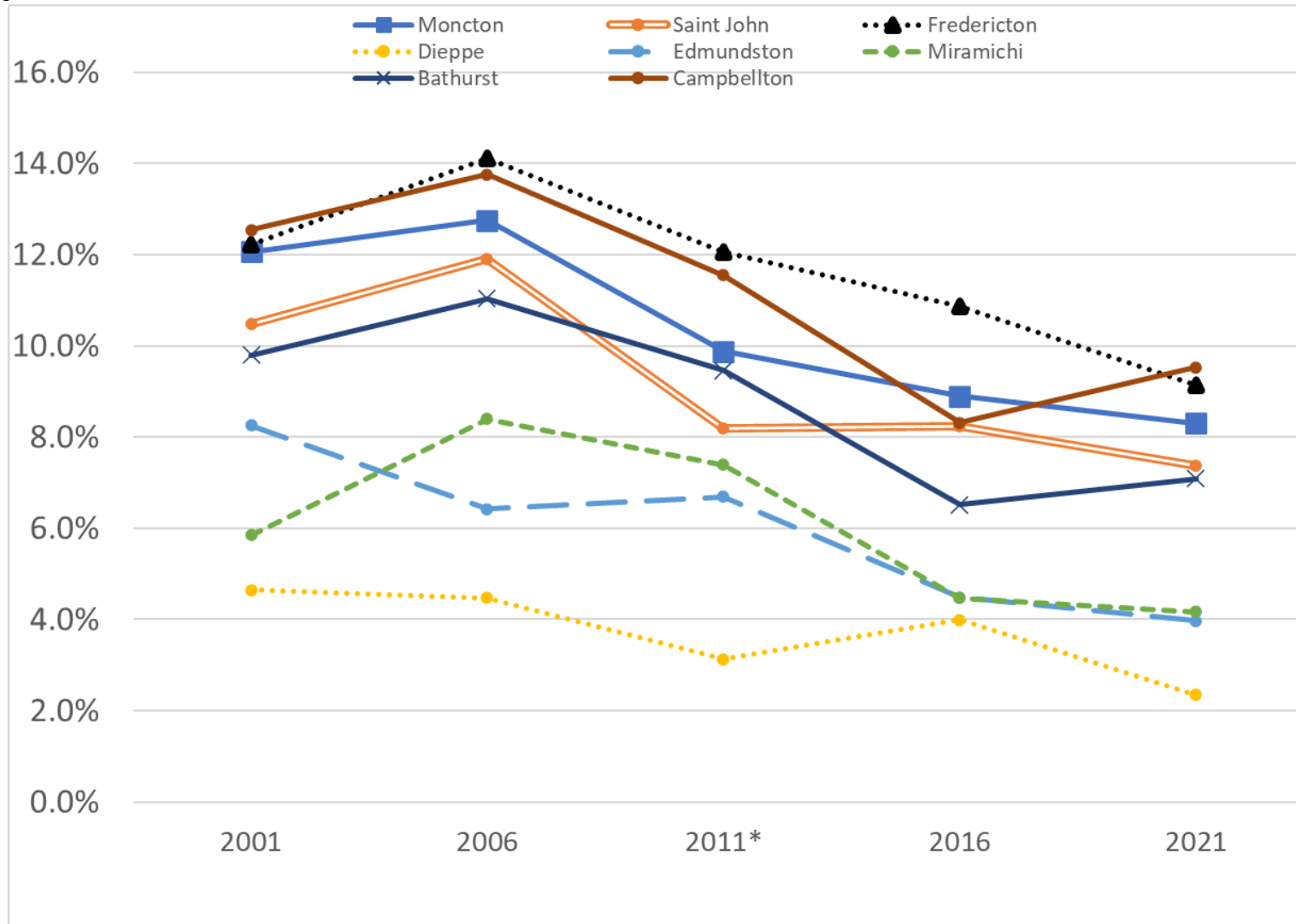
Depuis 2001 – Les gens qui conduisent pour aller au travail



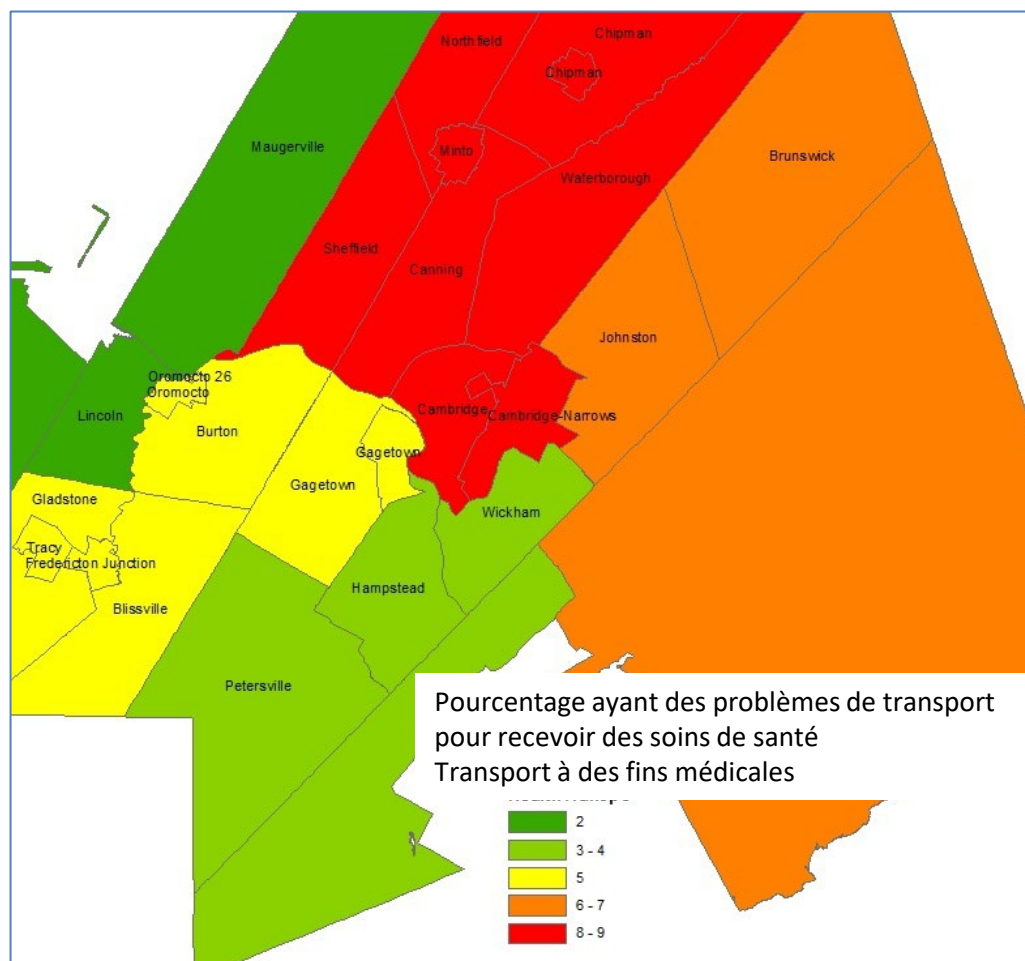
Depuis 2001 – Les gens qui vont au travail en transport en commun



Depuis 2001 – Les gens qui vont au travail en transport actif



Les régions rurales aux prises avec des difficultés



Les déplacements fournis par l'entremise du Programme chauffeur-bénévole et ceux qui NE sont PAS liés au TRAVAIL NE SONT PAS pris en considération dans l'ensemble de données canadiennes

Où allons-nous?

- Nous sommes de plus en plus dépendants de la voiture!
- Le recours au transport en commun et au transport actif pour aller au travail est stable ou en régression!
- Les villes du Nouveau-Brunswick prennent de l'ampleur rapidement ou se maintiennent
- Les régions rurales sont très dépendantes de la voiture, mais un service de transport bénévole atténue cette lacune
- La population est vieillissante, 60 000 aînés de plus dans 20 ans, sommes-nous prêts?
- Les établissements postsecondaires du N.-B. sont assujettis à des cibles de croissance ambitieuses. Pouvons-nous rivaliser avec des endroits qui offrent une meilleure mobilité?

- Voulons-nous une NOUVELLE VISION pour le transport au N.-B.?
- Voulons-nous améliorer l'efficacité du transport en commun dans les zones urbaines?
- Voulons-nous améliorer l'offre en matière de transport actif?
- Voulons-nous que les personnes qui vieillissent ou qui ont un handicap puissent continuer à se déplacer de manière autonome?
- Voulons-nous que le transport soit limitatif pour les gens qui souhaiteraient vivre et étudier au N.-B.?

Nous devons planifier le transport pour le rendre plus efficace... et cela signifie combler l'ABSENCE DE GOUVERNANCE et amener le GOUVERNEMENT PROVINCIAL À FINANCER LE TRANSPORT EN COMMUN

From Surfaces to Services

An inclusive and sustainable transportation strategy for the province of New Brunswick, 2017-2037

Rural and urban transportation advisory committee
NB Economic and Social Inclusion Corporation

December 2017



Ensemble  pour vaincre la pauvreté
Overcoming Poverty Together

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

Financement du transport en commun par le gouvernement provincial?

- Au N.-B., le transport en commun relève des administrations municipales, nous sommes un des rares gouvernements provinciaux à ne pas investir dans cette filière
- Nous avons perdu une enveloppe de **120 millions de dollars** réservée au transport en commun par le gouvernement fédéral parce qu'elle était sous forme de frais partagés
- Si un investissement de 20 millions de dollars dans le transport en commun nous permettait de reporter ou d'éviter la construction d'un pont routier de 200 millions de dollars, est-ce que nous le ferions?
- DES SURFACES AUX... SERVICES?

Serons-nous aussi courageux que nos prédécesseurs qui ont entièrement revu la mobilité au N.-B., serons-nous capables de changer notre vision?



Où allons-nous transmettre à la prochaine génération une culture axée sur la dépendance à l'automobile?

