



Stratégie de transport durable :

Choisissez votre moyen de vous déplacer

Stratégie de transport durable :

Choisissez votre moyen de vous déplacer

Avril 2013



© Droit d'auteur de la Couronne, Province de la Nouvelle-Écosse, 2013

Toutes les photos figurant dans le présent document appartiennent à la Couronne, à moins d'indication contraire.

*La Stratégie de transport durable et le document d'accompagnement
Le transport durable en Nouvelle-Écosse : une voie à explorer
sont disponibles en ligne à www.novascotia.ca/sustainabletransportation.*



Table des matières

Résumé	2
Introduction	5
Le contexte de la Nouvelle-Écosse.....	7
Le rôle du transport durable	10
L'approche.....	16
Principes directeurs	17
Leadership	19
Appui à l'engagement local.....	24
Création de réseaux de transport durable	26
Transport actif	26
Transport communautaire et transport en commun.....	28
Planification rurale et urbaine	30
Véhicules et parcs de véhicules	32
Suivi des progrès	34
Conclusion	37
Annexe 1 : Politiques et initiatives connexes	38
Bibliographie.....	41

Résumé

Le transport nous permet de nous adonner aux activités que nous *devons* et que nous *souhaitons* faire. Il est un élément essentiel à notre qualité de vie, à nos progrès économiques et à notre santé globale. Au cours du dernier siècle, nous sommes devenus de plus en plus dépendants des voitures et d'autres véhicules personnels comme principal moyen de transport. La voiture a facilité nos vies de plusieurs façons. Toutefois, il faut changer notre système de transport actuel et les tendances en matière d'aménagement des terres, qui ont été conçus en fonction du véhicule personnel. La conduite d'un véhicule est devenue de plus en plus coûteuse à mesure que les prix de l'essence ont augmenté. Les gens sont moins physiquement en forme, car ils utilisent davantage la voiture et font moins d'exercice. Certaines personnes ne peuvent pas conduire ou ne possèdent pas de voiture, pourtant elles habitent dans des régions où les autres moyens de transport sont peu nombreux, voire inexistants. À plus grande échelle, le système de transport actuel produit aussi une trop grande quantité de déchets : les gaz à effets de serre et les polluants atmosphériques sont néfastes pour notre environnement naturel.

La Stratégie de transport durable de la Nouvelle-Écosse n'a pas pour but d'éliminer l'automobile. Elle consiste plutôt à offrir aux des choix aux Néo-Écossais. Essentiellement, cette stratégie vise à aider tous les résidents de la Nouvelle-Écosse, qu'ils habitent dans des régions urbaines ou rurales, à *choisir leur moyen de se déplacer*.

Le transport durable comprend les éléments suivants :

- la marche, la bicyclette, le transport en commun et le transport communautaire
- le design communautaire
- des technologies plus propres et des combustibles renouvelables et plus propres
- des solutions qui favorisent conservation et l'efficacité énergétiques, y compris l'auto-partage, le télétravail et le covoiturage.

L'approche en matière de transport durable comprend cinq principaux éléments :

- *Principes directeurs de la stratégie* : réduire les distances parcourues en voiture, nous déplacer plus efficacement et utiliser de l'énergie plus propre et à meilleur rendement, accroître l'accès à l'emploi et aux services essentiels, et aider les communautés à créer des solutions locales et intégrées sur une base régionale.
- *Leadership provincial* afin de coordonner les efforts dans l'ensemble de la province et au sein du gouvernement, sous la direction du ministère de l'Énergie. Le gouvernement provincial accordera une somme de six millions de dollars pour le financement et l'organisation de forums de concertation afin de faire avancer la planification et la recherche relatives transport durable et la mise en œuvre de ce concept. Le transport durable sera intégré aux politiques gouvernementales pertinentes.
- *Appui à l'engagement local* par la création d'un Fonds de transport durable de trois millions de dollars afin d'appuyer des initiatives locales qui véhiculent les objectifs de la présente stratégie. Le gouvernement provincial appuiera également des mesures d'information et de sensibilisation pour inciter les Néo-Écossais à réfléchir à l'impact des moyens de transport qu'ils choisissent.
- *Réseaux de transport durable* : des réseaux seront créés pour le transport actif, le transport communautaire et le transport en commun, l'aménagement urbain et l'aménagement des terres, et les véhicules et parcs de véhicules. « Réseaux » désigne les réseaux de personnes, de connaissances et d'initiatives, ainsi que les réseaux physiques. Chaque réseau est soutenu par des mesures précises, mais tous les réseaux sont intimement liés et fonctionneront ensemble pour appuyer la transition vers un système de transport plus durable.
- *Suivi des progrès* par l'établissement d'une base de données et des indicateurs clés pour le suivi. Un centre du transport durable sera créé afin d'appuyer cet effort.

La *Stratégie de transport durable de la Nouvelle-Écosse* a pour but d'aider les administrations, les entreprises, les communautés et les particuliers à travailler ensemble à la recherche de solutions qui sont innovatrices et solides. Ensemble, nous pouvons établir un système de transport qui appuie une province plus équitable, plus dynamique, mieux reliée et en meilleure santé.



Photo : Halifax Cycling Coalition.

Introduction

Le transport nous permet de nous adonner aux activités que nous *devons* et que nous *souhaitons* faire. La marche, la bicyclette, la conduite et le transport par autobus nous aident à nous rendre au travail, au marché, chez le médecin, et même de nous rendre à la mer pour nous amuser. Le transport est un élément essentiel à notre qualité de vie, à nos progrès économiques et à notre santé globale.

Au cours du dernier siècle, nous sommes devenus de plus en plus dépendants d'un type de transport, soit l'automobile. La voiture a facilité nos vies de plusieurs façons. Grâce à elle, nous pouvons nous déplacer plus rapidement et plus loin qu'auparavant. Toutefois, il faut changer notre système de transport actuel et les tendances en matière d'aménagement des utilisations des terres, qui ont été conçus en fonction du véhicule personnel. Le prix des combustibles fossiles a augmenté, ce qui a fait grimper les prix de l'essence et rendu la conduite plus coûteuse. Les gens sont de moins en moins en santé, car ils utilisent davantage l'automobile et font moins d'exercice. Certaines personnes ne peuvent pas conduire ou ne possèdent pas de voiture; pourtant elles habitent dans des régions où les autres moyens de transport sont peu nombreux, voire inexistantes. À plus grande échelle, le système de transport actuel produit aussi une trop grande quantité de déchets : les gaz à effets de serre et les polluants atmosphériques sont néfastes pour notre environnement naturel.

Le gouvernement provincial reconnaît qu'il faut renverser ces tendances, et que notre système de transport peut être aménagé de façon à soutenir des modes de vie actifs et des communautés branchées, accessibles et dynamiques, ainsi qu'un environnement propre. La présente stratégie est notre réponse. Elle a été élaborée en collaboration avec plusieurs ministères du gouvernement¹ et en consultation avec des municipalités, entreprises, associations et groupes communautaires de l'ensemble de la Nouvelle-Écosse.

Cette stratégie n'a pas pour but d'éliminer l'automobile. Elle consiste plutôt à offrir aux gens de la Nouvelle-Écosse un plus grand nombre de choix abordables, sécuritaires et pratiques. Elle vise à rassurer les parents dont les enfants se rendent à l'école à pied, et à permettre aux aînés de se rendre chez le médecin. Elle offre un moyen de se rendre au travail qui est agréable et peu coûteux. Elle présente aux gens des solutions pour accroître leur mieux-être physique et réduire leur empreinte environnementale.

La présente stratégie a pour but d'aider tous les Néo-Écossais, qu'ils habitent dans des régions urbaines ou rurales, à *choisir leur moyen de se déplacer*.

¹ Ministère de la Santé et du Mieux-être, Environnement Nouvelle-Écosse, Transports et Renouvellement de l'infrastructure, Services Nouvelle-Écosse et Relations avec les municipalités, et Développement économique et rural et Tourisme



Le contexte de la Nouvelle-Écosse

Le système de transport de la Nouvelle-Écosse fait partie intégrante de nos vies. Il procure un accès pratique aux biens et services, relie les grandes villes et les petites villes et relie les gens et les communautés des différentes régions de la province. Les effets économiques, sociaux, et environnementaux sont d'une longue portée. Trois exemples illustrent la complexité et l'interconnectivité des enjeux auxquels fait face le secteur du transport : coûts de l'énergie, problèmes de santé et changements climatiques.

Coûts de l'énergie



Notre système de transport consomme beaucoup d'énergie. En fait, le secteur du transport en Nouvelle-Écosse est le plus important consommateur d'énergie, même plus important que le secteur de l'électricité (Statistique Canada, 2011, Figure 5 dans le document d'accompagnement). Les Néo-Écossais sont parmi ceux qui parcourent les plus longues distances au Canada pour se rendre au travail, et la plupart du temps, ils sont seuls dans une voiture) (Statistique

Canada, 2006; Figures 8 et 10 dans le document d'accompagnement). Nous dépendons principalement de l'essence et des carburants diesel pour nos besoins en matière de transport. (Ressources Canada, 2011; Figure 6 dans le document d'accompagnement). Même si les prix de ces carburants peuvent fluctuer à court terme, ils coûtent de plus en plus cher (Ressources naturelles Canada, 2012; Figure 7 dans le document pour plus d'information). Les prix de l'énergie étant à la hausse et devant augmenter encore au cours des prochaines décennies, nous devons absolument trouver des moyens de réduire notre consommation de combustibles fossiles dans le secteur du transport.

.....

En juillet 2008, les prix de l'essence ont atteint 140 ¢ le litre à Halifax. À la fin de l'année, ils étaient revenus à 72 ¢ le litre. Cette fluctuation des prix a été causée principalement par l'effondrement de l'économie dans le secteur immobilier et le secteur financier. Depuis 2008, les prix de l'essence ont augmenté de façon constante. Au début de 2012, les prix de l'essence avaient de nouveau grimpé aux niveaux de 2008, pour atteindre 145 ¢ le litre (voir Figure 7 dans le document d'accompagnement). En raison de la volatilité des prix d'un combustible aussi essentiel, il est difficile de prédire et de prévoir combien il faudra dépenser pour le transport.

.....

Problèmes de santé



Le transport a affecté profondément notre cadre bâti et nos tendances en matière d'aménagement des terres. Nos grandes villes et nos petites villes ont été façonnées en fonction de l'automobile. Il est donc difficile d'accéder aux services sans avoir recours à une voiture, ce qui a entraîné une augmentation troublante de la pollution atmosphérique et de l'inactivité physique au cours du siècle dernier.

Les moteurs à combustion interne produisent des quantités importantes de pollution atmosphérique qui nuisent aux gens et à l'environnement. Le monoxyde de carbone, l'oxyde d'azote, les composés organiques volatils et les particules contribuent au smog et aux problèmes de santé, y compris l'asthme, les crises cardiaques et les maladies coronariennes, et augmentent le risque de décès causés par des maladies respiratoires et cardiaques (Santé Canada, 2011). Les taux d'asthme en Nouvelle-Écosse sont parmi les plus élevés au Canada (Statistique Canada, 2011).

Notre culture de l'automobile a aussi créé une situation où la plupart des gens s'assoient pour se déplacer. L'inactivité physique contribue à de nombreux problèmes de santé, dont l'obésité, les maladies cardiaques, le diabète et les accidents vasculaires cérébraux (Agence de la santé publique du Canada, 2011). En 2009-2010, plus de 90 % des élèves de 11^e année ayant participé à un sondage ne répondaient pas aux lignes directrices sur l'activité physique quotidienne, et moins de 20 % de l'ensemble des élèves se rendaient à l'école à pied ou à bicyclette (Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, 2012A; Figure 12 dans le document d'accompagnement). Ces comportements et activités auront de graves conséquences qui ne peuvent être ignorées.

Changements climatiques

Les changements climatiques sont un problème réel qui s'aggrave, à l'échelle mondiale et locale. Le gouvernement provincial a un objectif énoncé dans la loi de réduire les émissions de gaz à effets de serre de 10 % en dessous des niveaux de 1990 d'ici 2010. Le secteur du transport a produit 26 % des émissions de gaz à effet de serre de la province en 2010, soit le pourcentage le plus élevé pour tous les secteurs, à l'exception du secteur de l'électricité (Environnement Canada, 2012). La réduction des émissions du secteur du transport est essentielle pour que nous puissions atteindre notre objectif. De plus, les effets des changements climatiques nuiront aux Néo-Écossais de plusieurs façons, par exemple, on sera témoins de conditions météorologiques exceptionnelles, de hausses du niveau de la mer et de températures supérieures à la normale plus souvent (GIEC, 2007; Plan d'action sur les changements climatiques, 2009). Ces phénomènes exerceront des pressions accrues sur notre système de transport actuel au fur et à mesure qu'un plus grand nombre de routes et d'infrastructures seront emportées par l'eau des tempêtes et les inondations.

Nous constatons déjà les effets des changements climatiques en Nouvelle-Écosse. L'adaptation aux changements climatiques sera un volet important de l'approche du gouvernement provincial dans toutes les activités. Notre système de transport devra aussi être résilient devant les effets des changements climatiques, un aspect qui doit être pris en compte dans toutes nos décisions liées au transport.

Le rôle du transport durable

Une façon de traiter ces défis interreliés consiste à intégrer le transport durable à notre approche par rapport à nos systèmes de transport, allant de la politique provinciale aux choix individuels.

Le transport durable consiste à conduire moins et à bouger davantage. Il a pour but d'offrir plus de choix à un plus grand nombre de gens, et à assurer une meilleure connectivité entre nos lieux de destination. En cherchant des solutions de transport durable, nous pouvons améliorer nos communautés pour qu'elles deviennent des lieux de résidence plus agréables, plus abordables à long terme et moins exigeants pour nos ressources naturelles. Nous devons créer des cadres bâtis et sociaux où les modes de vie active et le transport partagé sont des choix faciles et souhaitables pour tous, quels que soient la capacité physique, l'âge, le statut socio-économique, ou le sexe.

Le transport durable comprend les éléments suivants :

- la marche, la bicyclette, le transport en commun et le transport communautaire
- le design communautaire
- des technologies plus propres et des combustibles renouvelables et plus propres
- des solutions qui favorisent la conservation et l'efficacité énergétiques, y compris l'auto-partage, le télétravail et le covoiturage.

Le transport durable n'est pas une destination fixe; c'est plutôt une approche continue qui crée de nombreux résultats positifs, comme une connectivité sociale accrue, le mieux-être physique et des économies locales plus fortes. Le transport durable présente plusieurs avantages :

- réduction des coûts du transport à mesure que les prix de l'énergie augmentent
- amélioration de la santé et des niveaux d'activité physique
- diminution de la congestion routière
- amélioration de l'accès aux services et aux perspectives d'emploi
- soutien du développement économique et de la capacité concurrentielle sur une base locale
- adaptation aux changements climatiques et réduction de la pollution
- amélioration de la sécurité routière pour tous les modes de transport
- amélioration de la qualité de vie en général.

Même si le transport comprend aussi le déplacement des biens et des personnes, la présente stratégie est axée sur le transport des personnes. Un bon pourcentage de notre énergie et de notre argent est consacré au déplacement des personnes : environ 24 % de l'énergie consommée par les Néo-Écossais sert au transport des passagers (Ressources naturelles Canada, 2011; Statistique Canada 2011), et nous dépensons en moyenne 8 900 \$ par personne pour le transport chaque année (Statistique Canada, 2009; voir Figure 1 dans le document d'accompagnement). Les moyens que nous adoptons pour transporter les biens sont également importants et connexes, vu que les mêmes infrastructures, comme les routes, navires et chemins de fer, sont utilisées pour le transport des personnes et le transport des biens. Cependant, l'objectif prioritaire de la présente stratégie est d'assurer un système de transport qui offre aux personnes des choix et l'accès à ce dont elles ont besoin, tout en protégeant notre environnement et améliorant notre économie.

L'évolution vers un système de transport plus durable implique la modification collective de nos tendances individuelles en matière de transport. L'efficacité de nos voitures a peu d'importance si nous les utilisons pour nous rendre au gymnase situé à deux coins de rue. L'avantage d'une école éconergétique diminue si tous les élèves doivent s'y rendre par autobus. Une partie de la présente stratégie est donc axée sur des mesures d'information et de sensibilisation qui peuvent nous aider à examiner nos attitudes culturelles à l'égard des différents modes de transport, et à mieux comprendre l'impact de nos choix en matière de transport.

Le leadership provincial sera un élément décisif pour déterminer si nous pouvons commencer à faire évoluer notre système de transport ou non. Le leadership municipal et la participation de la collectivité seront aussi des éléments importants. Les communautés doivent être des partenaires actifs afin qu'il soit possible de définir et de créer des systèmes de transport qui fonctionnent pour elles. Cette stratégie est un engagement profond à appuyer les partenariats et la participation avec les communautés de l'ensemble de la Nouvelle-Écosse.

.....
La Stratégie de transport durable s'appuie sur d'autres stratégies du gouvernement qu'elle soutient :

- *Plan énergétique*
 - *Plan Thrive!*
 - *des emplois ICI*
 - *Loi sur l'environnement et sur la prospérité durable*
 - *Vers un avenir plus vert – Plan d'action sur les changements climatiques*
 - *Jeune actif, jeune en bonne santé*
 - *Stratégie pour un vieillissement positif en Nouvelle-Écosse*
 - *Stratégie sur la sécurité routière*
-

Divers défis, diverses solutions

La vie urbaine : La conduite me rend fou



De nombreuses personnes se rendent au centre-ville d'Halifax tous les jours, habituellement entre huit et neuf heures le matin, et retournent chez eux vers quatre et cinq heures en après-midi. Comme bien d'autres régions urbaines, Halifax fait face aux défis de la congestion routière et du nombre limité de places de stationnement, problèmes qui sont aggravés par le fait que les choix de transport en commun sont limités. Le fait que la ville d'Halifax soit située sur une péninsule augmente ces défis en limitant le nombre de points d'accès au centre-ville.

La congestion commence à poser un problème à Halifax. Si la demande augmente, les bouchons de circulation vont aller en empirant. Les approches adoptées pour aborder ce problème comprennent la traditionnelle stratégie d'accroître la capacité routière, en ajoutant par exemple, des voies, ou en réduisant le nombre de voitures sur la route, comme encourager l'utilisation du transport en commun. L'expérience ailleurs a démontré que l'accroissement du nombre de routes et l'élargissement des routes ne réduisent pas la congestion. Lorsque la



capacité routière est augmentée, la circulation augmente jusqu'à ce que la route atteigne les niveaux de congestion précédents (Litman, 2012).

L'autre problème concerne le stationnement. Il peut être difficile de trouver du stationnement au centre-ville d'Halifax. C'est une des raisons qui ont incité plusieurs personnes et entreprises à s'établir en dehors du centre-ville. En outre, les grands établissements et les industries en croissance sur la péninsule ont de la difficulté à offrir du stationnement sur une superficie relativement limitée. La solution consiste à aménager d'autres terrains de stationnement à un coût considérable, ou à offrir aux gens d'autres choix, par exemple le transport en commun, les navettes privées, l'auto-partage, une infrastructure de transport actif et des logements abordables.



Nous voulons adopter une orientation qui présente plus d'avantages à un coût moins élevé. Il est moins polluant et moins coûteux d'inciter les gens à réduire leur utilisation de la voiture que d'aménager d'autres routes et terrains de stationnement. Si les prix de l'essence continuent d'augmenter, cet argument deviendra encore plus convaincant.

Il est possible de transformer les tendances et l'infrastructure de transport à Halifax maintenant. La ville d'Halifax est en croissance. Le contrat des frégates créera des milliers d'emplois dans la province, dont bon nombre à Halifax. Nous avons l'occasion d'être proactifs et de construire une infrastructure de transport durable maintenant pour répondre aux pressions que la croissance à l'avenir exercera sur le système. La solution de rechange serait d'attendre, ce qui sera probablement coûteux.

La vie rurale : Renforcement de nos communautés



Photo : Community Wheels

Les communautés rurales font partie intégrante de la culture et du patrimoine de la Nouvelle-Écosse. La Nouvelle-Écosse est une province rurale qui regorge de ressources naturelles, présente une beauté pittoresque et a des liens sociaux étroits qui doivent être préservés. Pour y arriver, nous devons adapter nos communautés et les rendre plus aptes à faire face aux défis des conditions économiques, sociales et environnementales actuelles et futures. Le vieillissement de la population et l'augmentation des prix de l'énergie sont deux grands défis à relever.

L'âge moyen des habitants des régions rurales augmente (Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, 2012B). En même temps, les jeunes quittent la province pour poursuivre des occasions dans les grandes villes à l'extérieur de la province. Dans de nombreuses régions rurales, l'automobile est le seul moyen de transport. Cette situation peut avoir pour effet d'isoler grandement les personnes âgées de la Nouvelle-Écosse qui habitent loin des services essentiels et qui ne peuvent plus conduire, et d'isoler les jeunes Néo-Écossais qui n'ont pas de voiture. Si nous voulons que ces communautés réussissent à survivre, nous devons trouver des solutions de rechange viables pour les résidents qui n'ont pas de voiture.



L'augmentation des coûts de l'énergie et de l'essence sont des problèmes de taille pour les communautés rurales, en particulier pour les résidents qui ont un revenu fixe ou ceux qui doivent parcourir de longues distances en automobile afin de se rendre au travail. Il faut trouver de nouvelles solutions en matière de transport. Faute de nouvelles approches, de nombreux résidents ruraux seront obligés de payer davantage pour se déplacer, ou pis encore, ils seront tout simplement incapables de se déplacer.



Cette situation n'a pas besoin d'être négative. Les solutions de transport durable peuvent aider les communautés à devenir des lieux de résidence plus attrayants pour les jeunes et les moins jeunes. Dans le cas des régions rurales, la solution n'est peut-être pas le transport par autobus. Les municipalités examinent de petits systèmes de transport communautaires ainsi

que des initiatives communautaires pour créer des communautés conviviales où il est possible de se déplacer à pied. L'amélioration du transport et de l'accès aux services a des effets sur l'urbanisme, la prestation des services et les projets d'infrastructure.

Si des solutions de transport durable leur sont offertes, les résidents des régions rurales de tous les âges pourront choisir de demeurer dans leurs communautés. De plus, le style de vie offert par ces communautés peut attirer un plus grand nombre de gens à l'avenir, en particulier en cette ère numérique qui permet de travailler à partir du domicile ou loin des grands centres urbains. Les communautés qui en ont besoin devront mettre au point des solutions créatives et innovatrices. Le rôle des experts et du gouvernement consistera à appuyer ces démarches en fournissant des conseils et des services de recherche, d'élaboration de politiques et d'éducation ainsi que des ressources financières.

.....
Voir le document d'accompagnement, Le transport durable en Nouvelle-Écosse : une voie à explorer pour obtenir plus de détails sur le contexte néo-écossais, y compris les tableaux, les graphiques et les sources de données.

L'approche

La *Stratégie de transport durable* présente un ensemble d'orientations stratégiques et de mesures à court terme de haut niveau. Les principes du niveau plus élevé nous guideront, et les mesures immédiates nous aideront à mieux comprendre et définir les principes, et à y apporter des corrections en cours de route au besoin. Nous devons apprendre au fur et à mesure, tout en ayant recours à la preuve et aux pratiques exemplaires disponibles. Nous pouvons ainsi nous adapter aux incertitudes concernant l'avenir et saisir les occasions qui sont actuellement à notre portée.

Notre approche repose sur cinq piliers.

Piliers du transport durable

- Principes directeurs
- Leadership
- Appui à l'engagement local
- Aménagement de réseaux de transport durable
- Suivi des progrès

En s'appuyant sur ces piliers, le gouvernement entend prendre 28 mesures de transport durable. Les parties suivantes décrivent ces mesures.

Principes directeurs

La *Stratégie de transport durable* a pour but de garantir que nos systèmes de transport soutiennent des communautés en santé en nous aidant à réduire les distances parcourues en voiture et à nous déplacer plus efficacement, en utilisant de l'énergie plus propre et en assurant l'accès à l'emploi et aux services essentiels. La stratégie vise à favoriser la réalisation de ces objectifs en engageant nos communautés pour créer des solutions locales. « Des communautés en santé » englobent une économie en santé, une population en santé et un environnement sain.

Réduire les distances parcourues

Les Néo-Écossais sont parmi ceux aux pays qui parcourent les plus longues distances en voiture pour se rendre au travail (Statistique Canada, 2006; voir Figures 8 et 10 dans le document d'accompagnement). La diminution des distances à parcourir pour se rendre au travail et des trajets en voiture en général, permet de passer plus de temps à être actif, ou avec la famille et les amis. La réduction des dépenses des trajets en voiture se traduit aussi par une diminution des coûts de l'essence et des autres coûts de transport. La réduction des distances des trajets en voiture exigera une meilleure planification des terres dans et entre nos communautés, un meilleur accès à un choix varié de modes de transport, et de meilleurs choix pour ce qui est du moment et de la façon de se rendre dans les destinations visées.

Se déplacer plus efficacement et utiliser de l'énergie plus propre

Il sera toujours nécessaire d'avoir recours à l'automobile, du moins pour le moment, afin de faire de plus longs trajets ou pour effectuer du travail. Nous devons veiller à ce que nos véhicules soient efficaces, qu'ils consomment les types d'énergie les plus propres qui sont disponibles, et nous devons les utiliser uniquement lorsque cela est vraiment nécessaire. Par exemple, il faut donc utiliser le véhicule adapté à la tâche, comme un camion éconergétique pour transporter du bois, ou une voiture compacte éconergétique pour se rendre au travail. Nous devons nous assurer que nos véhicules et nos parcs automobiles utilisent les technologies et les carburants les plus propres possible, afin de réduire la consommation de carburants, les émissions atmosphériques et les déchets. Il faut aussi utiliser les véhicules de façon plus efficace en adaptant nos habitudes de conduite et en trouvant d'autres moyens de partager les ressources comme l'auto-partage et le covoiturage.

Assurer l'accès à l'emploi et aux services essentiels

Les communautés fortes et en santé ont besoin de systèmes de transport qui permettent à tous les résidants, quels que soient leur statut socio-économique, leur âge, leur sexe ou leur capacité physique, d'avoir accès à l'emploi et aux services. Nous devons créer des communautés conviviales pour l'âge et la mobilité. Ce concept dont le ministère des Aînés fait la promotion par l'entremise des administrations municipales, nous invite à concevoir des communautés en tenant compte des besoins des jeunes et des aînés, et des personnes physiquement handicapées. Un accès amélioré garantira à tous les membres de la communauté des choix pour leur mobilité et leur donnera un sens de sécurité lorsqu'ils utiliseront ces choix. Le design d'une piste cyclable par exemple paraît différent pour un enfant qui vient juste d'apprendre à conduire une bicyclette, que pour un navetteur habitué. Un accotement qui n'est pas à niveau peut présenter un danger pour une personne âgée qui fait une promenade à pied.

S'engager avec nos communautés à créer des solutions conçues localement et intégrées sur une base régionale

Chaque communauté a des besoins différents en matière de transport selon ses résidants, son emplacement et ses méthodes d'aménagement des terres. Les communautés sont donc des partenaires essentiels à la mise au point de systèmes de transport durable qui fonctionnent dans leur contexte local, et qui sont appuyés par une vision et un leadership coordonné des administrations municipales et provinciales. Il n'existe pas de solution unique, mais nous pouvons tous être gagnants si nous partageons nos connaissances. Ce principe d'engagement s'applique à tous les échelons. Le gouvernement provincial doit collaborer avec les municipalités, les entreprises et les groupes communautaires pour établir une orientation de haut niveau. Les municipalités doivent s'engager mutuellement et envers leurs résidants. Les groupes communautaires, les conseillers et les entreprises doivent travailler ensemble à l'échelle locale. La collaboration est un élément essentiel à tous les échelons pour créer des systèmes de transport qui sont fonctionnels sur le plan local et reliés sur le plan régional.

Leadership

L'aménagement de systèmes de transport durable exige une planification provinciale, municipale et communautaire qui est coordonnée et continue, car chaque intervenant a un rôle important à jouer. Le gouvernement provincial construit des routes, hôpitaux, écoles et parcs. Les municipalités construisent des routes, des systèmes de transport en commun, des trottoirs et des parcs. Les communautés utilisent ces installations publiques.

À l'échelle provinciale, le mandat pour le transport durable est réparti entre plusieurs ministères. Par exemple, le ministère de l'Énergie est responsable de la consommation d'énergie renouvelable et durable. Environnement Nouvelle-Écosse est chargé de gérer les mesures relatives aux changements climatiques et à la pollution atmosphérique. Le ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure construit des routes, écoles, hôpitaux et autres types d'infrastructure. Le ministère de la Santé et du Mieux-être est chargé du transport actif et a la responsabilité de traiter les enjeux relatifs à l'inactivité physique et aux maladies chroniques évitables. Services Nouvelle-Écosse et Relations avec les municipalités a la responsabilité de travailler avec les municipalités sur les dossiers d'importance mutuelle qui chevauchent leur champ d'action.

Il est essentiel d'avoir un ministère responsable pour établir la reddition de comptes et soutenir les efforts provinciaux dans le domaine du transport durable, de façon uniforme, stratégique et continue. Il faut aussi un ministère responsable pour coordonner la collaboration entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les municipalités, les établissements non gouvernementaux, les entreprises et les organismes communautaires.

Le leadership exige qu'on l'on explore de nouveaux moyens innovateurs d'accomplir les tâches. La Nouvelle-Écosse est une petite province qui est flexible et qui peut donc expérimenter. Elle compte plusieurs universités et collèges qui sont prêts à effectuer de la recherche et à faire l'essai de nouvelles approches, technologies et idées.

Leadership

MESURE 1 :

Le gouvernement provincial confiera un mandat clair pour le transport durable au ministère de l'Énergie, et le chargera de surveiller la création des réseaux de transport durable définis dans la présente stratégie. Le ministre et le sous-ministre de l'Énergie seront chargés de diriger cette nouvelle initiative et de travailler avec les ministères, organismes, établissements et entreprises clés.

MESURE 2 :

Le gouvernement provincial a affecté six millions de dollars à l'avancement du dossier du transport durable en Nouvelle-Écosse. Ces ressources s'ajoutent au financement annuel d'un million de dollars attribué au transport en commun par l'entremise de Services Nouvelle-Écosse et Relations avec les municipalités (voir Mesure 16). Ces fonds seront répartis par l'entremise des établissements appropriés, et l'accent sera mis sur cinq grandes catégories : transport actif, transport communautaire et transport en commun, aménagement des terres, efficacité des véhicules et des parcs de véhicules et engagement communautaire. Voir aussi la Mesure 9 ci-dessous.

MESURE 3 :

Le gouvernement provincial entreprendra un examen exhaustif de la loi et de la réglementation actuelles sur le transport, et proposera des modifications afin d'appuyer la création d'un transport durable et afin d'éliminer les obstacles à ce type de transport.

Collaboration

MESURE 4 :

Le gouvernement provincial créera une équipe interministérielle du transport durable qui sera dirigée par le ministère de l'Énergie et chargée de mettre en œuvre les réseaux de transport durable définis dans la présente stratégie (voir explication plus loin). L'équipe fera directement rapport aux sous-ministres de l'Énergie, de l'Environnement, des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure, de la Santé et du Mieux-être, de Services Nouvelle-Écosse et des Relations avec les municipalités, de l'Éducation et des Politiques et Priorités.

MESURE 5 :

Le gouvernement provincial créera un groupe consultatif sur le transport durable qui sera composé de représentants des municipalités, des établissements non gouvernementaux, des universités, des entreprises et des groupes communautaires de l'ensemble de la Nouvelle-Écosse. Appuyé par le gouvernement provincial, ce groupe consultatif :

- donnera des conseils sur la mise en œuvre des politiques actuelles et l'élaboration des futures politiques;
- créera un réseau de recherche et de développement sur le transport durable afin de favoriser l'établissement de priorités pour la recherche liée au transport durable. Ce réseau aura pour but de développer une capacité de recherche en Nouvelle-Écosse grâce à la participation du gouvernement, du secteur universitaire et des partenariats d'affaires et grâce aux subventions possibles;
- créera un centre du transport durable qui reliera plusieurs établissements postsecondaires qui feront la collecte, le suivi et la diffusion des données et de l'information sur les tendances et le comportement relatifs au transport à l'échelle nationale, provinciale, nationale et communautaire.

MESURE 6 :

Le gouvernement provincial appuiera la création d'une commission du transport urbain à Halifax. Cette commission comptera des représentants d'organismes comme la Municipalité régionale d'Halifax, Metro Transit, la Commission des ponts d'Halifax, des sociétés privées, de grands établissements, dont des hôpitaux et universités, des promoteurs immobiliers, du gouvernement provincial et autres intervenants selon ce qui sera jugé utile. La commission étudiera des méthodes de gestion de la demande de circulation, de développement de l'infrastructure, d'aménagement des terres et d'autres mesures qui favoriseront un environnement de transport urbain convivial et actif. Si le modèle connaît du succès, le gouvernement provincial appuiera aussi son adoption dans d'autres régions urbaines de la province.



Prêcher par l'exemple

MESURE 7 :

Le gouvernement provincial exigera que tous les projets d'infrastructure provinciaux, y compris les routes, les bâtiments, les écoles et les installations sportives, soient planifiés, situés et conçus de façon à appuyer les objectifs de base du transport durable.² Cette condition s'appliquera également à tous les projets d'infrastructure pour lesquels un partenariat provincial sera une exigence relativement au financement.

MESURE 8 :

Par l'entremise de son initiative interne de durabilité, *ReThink: Greener Choices at Work*, le gouvernement provincial :

- fera une promotion active des installations de transport actif, comme des douches et des supports de bicyclettes, à tous les édifices dont il est propriétaire ou locataire;
- encouragera l'utilisation d'un transport actif et communautaire ou en commun pour les fonctionnaires;
- appuiera une bonne gestion du parc de véhicules en rajustant la dimension et en faisant l'achat des meilleurs véhicules de la catégorie pour le rendement du carburant et les émissions, et en étudiant la possibilité d'utiliser des ressources partagées entre les ministères.

² Cette mesure comprend les devis du transport actif énoncés dans le plan *Thrive!* pour une Nouvelle-Écosse en meilleure santé en 2012.

Appui à l'engagement local



Photo : M. Austin

L'un des principes de base de la *Stratégie de transport durable* est que les communautés qui ont besoin de solutions de transport locales efficaces sont les plus aptes à concevoir ces solutions. De nombreuses communautés ont déjà réalisé d'énormes progrès et mis en œuvre des plans détaillés pour de nouveaux sentiers, pistes cyclables, services de transport et plus encore. D'autres communautés sont conscientes qu'il faut agir, mais elles n'ont pas encore réussi à démarrer le processus.

Le gouvernement provincial peut et doit assumer un rôle de leadership pour promouvoir une vision provinciale du transport durable, et peut avec les municipalités soutenir le travail dans la communauté. Il peut également encourager l'échange des connaissances et les nouveaux partenariats entre les entités traditionnelles, et favoriser l'intégration des systèmes à la grandeur de la province. Une bonne partie de ces démarches peuvent être réalisées par les mesures décrites dans les autres parties de la présente stratégie, comme celles qui visent à améliorer le soutien législatif et stratégique, qui établissent de nouvelles tribunes pour la collaboration et fournissent un nouvel appui aux municipalités. Afin de

compléter ces mesures, le gouvernement provincial offre aussi un soutien financier pour les initiatives locales.

Les changements dans les modes de transport se résument ultimement à des changements dans les choix individuels. Faire la transition d'une culture qui dépend largement des véhicules personnels vers une culture qui fait du transport communautaire et du transport en commun, de la marche et de la bicyclette une partie de la vie quotidienne, voilà qui représente un changement majeur. L'engagement et la communication sur une base constante et étendue concernant les effets de nos choix en matière de transport sont donc des éléments importants de l'approche globale de la province pour promouvoir le transport durable.

MESURE 9 :

Le gouvernement provincial créera un Fonds du transport durable de trois millions de dollars pour une période de trois ans qui sera axé sur l'appui des solutions et l'engagement communautaires relatifs au transport actif, au transport communautaire et en commun, l'aménagement des terres et le rendement des véhicules et des parcs de véhicules. Le Fonds appuiera les initiatives élaborées par les communautés de l'ensemble de la province.

MESURE 10 :

Le gouvernement provincial étudiera et appuiera diverses approches en matière de marketing social et d'éducation pour promouvoir l'adoption et l'acceptation de différents modes de transport en Nouvelle-Écosse.

Création de réseaux de transport durable

Le transport durable comprend quatre réseaux clés : transport actif, transport communautaire et transport en commun, planification rurale et urbaine, et véhicules et parcs de véhicules. Le terme « réseau » désigne les réseaux de personnes, de connaissance et de mesures, ainsi que les réseaux physiques. Il est essentiel de poursuivre les quatre réseaux et de veiller à ce qu'ils soient interreliés pour concevoir un système de transport durable qui fonctionne bien.

Transport actif

Transport actif désigne principalement la marche et la bicyclette, bien qu'il puisse inclure bien d'autres modes de transport automoteur, et c'est un des meilleurs moyens d'accroître l'activité physique sur une base quotidienne et d'améliorer la santé de tous les groupes d'âge. Le but d'un réseau de transport actif est d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, quels que soient l'âge, la capacité, le sexe ou le statut socio-économique. Le transport actif fait aussi partie intégrante du plan *Thrive!* pour une Nouvelle-Écosse en meilleure santé.³ La *Stratégie de transport durable* est harmonisée et complémentaire avec la stratégie *Thrive!*

Le transport actif présente de nombreux avantages. Il améliore la forme physique, atténue le stress, relie les gens à leur milieu naturel, et réduit le temps sédentaire. L'activité physique accrue contribue à gérer les taux accrus d'obésité et de maladies chroniques comme les maladies cardiaques et le diabète de type 2 (voir Figure 14 dans le document d'accompagnement). Utilisé au lieu des véhicules motorisés, le transport actif diminue la pollution atmosphérique, réduit la congestion de circulation et améliore la sécurité routière. Il augmente l'autonomie et la mobilité des enfants, des jeunes, des aînés, des familles à faible revenu et des personnes atteintes de maladies, qui peuvent être exclues lorsqu'il est impossible de se déplacer sans voiture. Le transport actif peut apporter aux voisinages des améliorations qui les rendent attrayants pour les familles, les entreprises et les travailleurs, ce qui contribue au développement économique et touristique.

La Province appuie la vision d'un réseau intégré d'infrastructure de transport actif dans l'ensemble de la Nouvelle-Écosse qui relie les gens dans et entre les communautés. Les promoteurs du transport actif, y compris Bicycle Nova Scotia, tentent depuis un certain temps d'obtenir un appui pour cette vision sous le nom de Blue Route. Ce programme miserait sur les initiatives locales comme le raccordement de la piste cyclable nord-sud à Halifax, les projets de signalisation comme ceux en cours dans la vallée de l'Annapolis, et les réseaux de sentiers comme ceux aménagés dans le cadre du programme de corridors verts. Le cadre d'un réseau de pistes cyclables donnerait un contexte plus large et un plus grand élan pour l'avancement des projets locaux de transport actif.

³ Pour obtenir de l'information et des mises à jour sur le plan *Thrive!* pour une Nouvelle-Écosse plus en santé, visitez <http://thrive.novascotia.ca>



Photo : Halifax Cycling Coalition

MESURE 11 :

Le gouvernement provincial travaillera avec les municipalités et les organismes communautaires afin de mettre au point et de mettre en œuvre le concept d'un réseau de transport actif, connu sous *Blue Route*.

MESURE 12 :

Le gouvernement provincial élaborera une politique et un plan de transport actif. Le plan comprendra un processus qui permettra à la Province et aux municipalités de collaborer quant aux priorités, à la conception, à la planification et au financement d'une infrastructure de transport actif.

MESURE 13 :

Le gouvernement élaborera une politique du transport actif qui sera intégrée à tous les projets d'infrastructure financés par le gouvernement provincial, y compris les écoles, les arénas et les hôpitaux. Le choix de l'emplacement et les procédures de clôture des transactions pour les édifices provinciaux seront conformes à la politique et au plan provinciaux de transport actif.

MESURE 14 :

La Province continuera à encourager l'élaboration de politiques et de plans municipaux de transport actif, et accordera un appui aux municipalités pour la mise en œuvre de leurs plans au moyen d'un fonds du transport actif. Voir la Mesure 9 ci-dessus.

Transport communautaire et transport en commun

Pour la présente stratégie, transport désigne le transport communautaire et le transport en commun qui assurent divers services de mobilité au grand public dans des véhicules partagés. Ce type de transport varie par rapport au niveau (grand transport urbain, exurbain moyen, ou petit transport rural), au mode (autocar, train, fourgonnette, voiture et traversier) et à la participation communautaire. Le transport engage les citoyens en les reliant à leur destination, et en les intéressant à la mise au point et à la propriété des solutions de transport de leurs communautés. Normalement, le terme transport en commun désigne souvent les services fournis dans les centres urbains, comme les gros autocars et les trains de passagers, alors que le terme transport communautaire désigne les services à moins grande échelle dans les régions à caractère plus rural.

Le Réseau de transport communautaire et de transport en commun a deux principaux objectifs. D'abord, il améliorera la coordination et la capacité des systèmes de transport communautaire dans les régions rurales, et entre les systèmes de transport dans les régions rurales et urbaines. Deuxièmement, il aidera à diriger les objectifs en urbanisme municipal et les nouveaux aménagements dans les municipalités en faveur d'initiatives qui appuient le transport durable.

La démarche visant à améliorer la coordination et la capacité du transport communautaire en Nouvelle-Écosse est une réponse directe aux demandes des organismes qui gèrent et exploitent ces systèmes. Le gouvernement provincial reconnaît aussi que la mobilité dans les régions rurales est limitée et que la demande de ce type de services augmente. L'objectif de la promotion de la création de systèmes conviviaux de transport en commun dans les municipalités est perçu comme un moyen, au fil du temps, d'apporter les changements progressifs qui s'imposent pour que le transport en commun fonctionne de façon efficace dans les régions urbaines. La partie suivante explique d'autres mesures touchant la planification rurale et urbaine qui sont aussi liées à ces objectifs.

Les principaux avantages du transport communautaire et du transport en commun sont entre autres : moins grande dépendance envers les véhicules personnels, réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effets de serre, accessibilité améliorée à l'emploi et aux services pour tous les Néo-Écossais, et activité physique accrue. En général, le transport contribue à la création de communautés plus habitables.



Photo : Transport de Clare

MESURE 15 :

Par l'entremise de la Commission du transport urbain (voir Mesure 6), le gouvernement provincial travaillera avec les municipalités à la coordination des efforts afin d'améliorer le transport en commun et l'aménagement axé sur le transport dans les régions urbaines. C'est un secteur hautement prioritaire, car le trafic urbain est l'utilisation la moins efficace de l'automobile privée, et comporte des coûts indirects élevés pour ce qui est des besoins de stationnement au centre-ville, d'élargissement des rues et de régulation de la circulation.

MESURE 16 :

Le gouvernement provincial augmentera le financement des systèmes de transport communautaire dans les régions rurales. Il utilisera pour ce faire le Programme d'aide au transport communautaire (PATC) ou le Programme d'aide au transport accessible (PATA), qui sont actuellement gérés par Services Nouvelle-Écosse et Relations avec les municipalités.

MESURE 17 :

Le gouvernement provincial appuiera la mise au point d'un système d'information en ligne qui facilitera la coordination de tous les systèmes de transport privés et en commun en Nouvelle-Écosse.

Planification rurale et urbaine

Un aménagement des terres qui appuie le transport actif ainsi que le transport communautaire et le transport en commun est un élément très important du design communautaire global. La faible densité et les lotissements dispersés découragent le transport actif et le transport en commun. Par contre, un aménagement plus dense permet de situer des résidences, des magasins et des restaurants le long des routes du transport actif et du transport en commun. Grâce à l'aménagement à usages multiples, les résidents peuvent faire plusieurs commissions en même temps dans des endroits pouvant être desservis par les systèmes de transport communautaire et de transport en commun, les pistes cyclables, les sentiers pour piétons et les trottoirs. Ces caractéristiques permettent l'existence d'un système de transport efficace, abordable et pratique.

Les municipalités peuvent exercer un contrôle direct sur l'aménagement sur leur territoire, et peuvent ainsi établir des politiques et des règlements sur l'aménagement des terres qui appuient le transport actif ainsi que le transport communautaire et le transport en commun, si les résidents et le conseil municipal le souhaitent.

Il existe de nombreux exemples de politiques et de règlements sur l'aménagement des terres qui contribuent à la réalisation de ces objectifs en matière d'aménagement. Une stratégie d'aménagement municipale permet à un conseil municipal d'adopter des politiques qui énoncent clairement les objectifs de la communauté concernant le transport durable. Un arrêté sur l'aménagement des terres permet au conseil de prendre des règlements qui visent spécifiquement à orienter l'aménagement de façon à appuyer le transport actif et le transport en commun. Voici quelques exemples : exigences relatives à la densité des bâtiments, planification des sites pour la sécurité des piétons, espaces verts publics, et trottoirs interreliés.

Les éléments communs de la planification d'un transport durable sont grandement reconnus par les professionnels en urbanisme et sont bien documentés. De nombreuses petites et grandes villes et petites communautés européennes sont planifiées ainsi et le transport en commun et le transport actif, comme le déplacement à pied et à bicyclette, sont bien plus dominants dans ces endroits que dans la plupart des régions urbanisées de l'Amérique du Nord.

Le Réseau d'aménagement rural et urbain a principalement pour but d'assurer un soutien aux municipalités qui souhaitent préparer des documents officiels sur l'aménagement des terres qui tiennent compte du développement axé sur le transport en commun et des communautés où les résidents peuvent se déplacer à pied. Un autre objectif de ce réseau est de cibler des



centres de transport clés dans l'ensemble de la Nouvelle-Écosse et d'intégrer le transport communautaire et le transport en commun, le transport actif, et des modes d'aménagement des terres d'appui dans et entre chaque centre.

MESURE 18 :

Le gouvernement provincial travaillera avec les municipalités à l'élaboration d'une déclaration d'intérêt provincial sur les communautés en santé et le transport durable. Un des principaux buts de la déclaration sera de promouvoir un aménagement dans les municipalités qui appuie le transport actif, le transport communautaire et le transport en commun, ainsi que des communautés en santé où il est possible de se déplacer à pied. Cet objectif est conforme aux projets du gouvernement en vue d'une déclaration d'intérêt provincial pour appuyer la création de communautés en meilleure santé, comme il est expliqué en détail dans le plan *Thrive!* pour une Nouvelle-Écosse en meilleure santé.⁴

MESURE 19 :

Le gouvernement provincial augmentera les ressources humaines affectées à l'aménagement municipal au ministère des Services Nouvelle-Écosse et des Relations afin de travailler avec les municipalités à l'élaboration de politiques et de processus favorables d'aménagement des terres.

MESURE 20 :

Le gouvernement provincial travaillera en collaboration avec les municipalités et autres ministères pour que toutes les municipalités aient une stratégie d'aménagement municipale et un arrêté d'aménagement des terres qui traduisent les buts et objectifs exprimés dans la Déclaration d'intérêt provincial.

⁴ Voir p. 51, <http://thrive.novascotia.ca/about-thrive>

Véhicules et parcs de véhicules



La capacité concurrentielle dans un marché mondial peut être améliorée par l'ajout d'une valeur à un produit ou un service, ou par la réduction des coûts. Le transport durable peut favoriser la réalisation de ces deux objectifs.

Les entreprises plus écologiques peuvent avoir une marque plus forte qui les distingue de leurs concurrents. Purolator qui a adopté récemment des véhicules hybrides électriques en est un bon

exemple. Le transport peut aussi représenter un coût important pour les entreprises qui ont d'énormes parcs de véhicules ou d'énormes besoins en matière de transport. La diminution de ces coûts par l'achat de véhicules ayant un meilleur rendement ou par la conception de processus logistiques plus efficaces peut augmenter sensiblement les marges de profits. Vu que les nouvelles technologies comportent habituellement des coûts de capital plus élevés ainsi que plus d'incertitude et de risques, les programmes peuvent être conçus pour tester les nouvelles technologies de véhicules et de carburant.

Le gouvernement provincial travaille depuis un certain temps avec QUEST (Systèmes d'énergie de qualité pour les villes de demain)⁵ afin d'explorer, essayer et connaître les carburants de remplacement pouvant être appliqués en Nouvelle-Écosse. QUEST est un organisme national qui vise à mettre au point des systèmes d'énergie communautaires intégrés. Récemment, un caucus néo-écossais de QUEST a été mis sur pied. Ce groupe est composé de représentants du gouvernement provincial, des administrations municipales, des établissements universitaires, des organismes non gouvernementaux, du secteur privé et des services d'utilité publique et autres.

Nous pouvons aussi améliorer le rendement de nos véhicules et de nos parcs de véhicules en réduisant le nombre de voitures sur la route et en adoptant des méthodes comme le télétravail, l'auto-partage et le covoiturage.

⁵ Voir <http://www.questcanada.org/> pour plus d'information.

MESURE 21 :

Le gouvernement provincial continuera à collaborer avec QUEST pour promouvoir des solutions de transport durable.

MESURE 22 :

Le gouvernement provincial appuiera un programme de sensibilisation au navettage et au rendement des grands parcs de véhicules, un programme de sensibilisation qui vise les conducteurs de la Nouvelle-Écosse afin d'améliorer le rendement du carburant des véhicules et d'influencer les changements de modes de transport en vue de l'adoption d'autres formes de transport plus durables dans la province.

MESURE 23 :

Le gouvernement provincial financera une partie des projets innovateurs afin d'encourager l'utilisation de véhicules électriques en accordant une subvention de 100 000 \$ à Efficacité Nouvelle-Écosse.

MESURE 24 :

Le gouvernement provincial cherchera des solutions pour l'infrastructure de recharge publique et le chargement hors-pointe des véhicules électriques, et il effectuera une évaluation de la viabilité de l'intégration des véhicules électriques au réseau d'électricité.

MESURE 25 :

Le gouvernement provincial travaillera avec le secteur marin à la recherche de moyens d'améliorer le rendement des flottes de navires de pêche.

Carburants de remplacement

MESURE 26 :

Le gouvernement provincial appuiera et augmentera les efforts visant à examiner des carburants moteurs de remplacement pour la Nouvelle-Écosse, comme le gaz naturel comprimé et les biocarburants.

Suivi des progrès

Le suivi des progrès et les adaptations fondées sur l'apprentissage sont des éléments essentiels de toute stratégie. Le transport durable présente de nombreux avantages qui sont difficiles à quantifier directement, et il mettra du temps à s'implanter. Néanmoins, certains indicateurs nous diront que nous nous dirigeons dans la bonne voie.

La première tâche consiste à définir un ensemble d'indicateurs qui serviront de base et qui pourront être suivis facilement au fil du temps. Nous devons cerner des indicateurs simples qui peuvent être suivis à l'échelle locale, avec l'aide du groupe consultatif et du centre de données sur le transport durable (voir Mesure 5). Ce travail peut s'appuyer sur les données nationales existantes, les travaux innovateurs précédents effectués par l'Indice de progrès véritable (IPV) - Atlantique, la recherche universitaire et les initiatives communautaires locales. Le centre de données collaborera au développement, à l'interprétation et à l'analyse des données générées dans l'ensemble de la province.

Voici des exemples des types d'indicateurs à examiner :

- indicateurs liés au transport, comme les transferts modaux, les kilomètres parcourus par les véhicules, les taux et longueurs des trajets, et la fréquence d'utilisation des moyens de transport durable;
- degré d'utilisation de l'énergie, émissions de gaz à effet de serre, et pollution atmosphérique du secteur du transport;
- indicateurs de l'aménagement des terres, comme la densité de l'emploi et la proximité des arrêts des systèmes de transport;
- avantages indirects pour l'économie et la santé liés à l'utilisation accrue des moyens de transport durable.

Afin de faire le suivi de ces indicateurs, il faudra de nouveaux outils et techniques plus sophistiqués pour la collecte des données. Actuellement, différents établissements font la collecte de données sur le transport durable. Cependant, très peu de ces données s'appliquent à la Nouvelle-Écosse, fournissent des détails sur les divers modes de transport, ou peuvent être ventilées à l'échelle de la communauté.

MESURE 27 :

Le gouvernement provincial publiera des données de base sur le transport durable, établira et vérifiera les indicateurs clés au fil du temps, et fera rapport annuellement à la population.

MESURE 28 :

Un centre du transport durable sera créé (voir Mesure 5). Le centre fera la collecte, le suivi, l'analyse et la diffusion des données disponibles sur le transport, ainsi que de l'information sur les tendances et le comportement à l'échelle nationale, provinciale, municipale et communautaire.





Conclusion

La Nouvelle-Écosse est un des meilleurs lieux de résidence, de travail et de divertissement au monde. Le transport durable est essentiel pour maintenir cette qualité de vie et garder nos communautés en santé. Tous les échelons du gouvernement devront assurer un leadership et toutes les communautés de la Nouvelle-Écosse devront participer aux efforts de promotion du transport durable. Il incombe au gouvernement provincial de s'assurer que les quatre réseaux clés, soit le transport actif, le transport communautaire et le transport en commun, l'aménagement urbain et rural, et les véhicules et les parcs de véhicules, sont bien interreliés dans toutes les régions de la Nouvelle-Écosse. Les municipalités planifient et établissent une infrastructure et des politiques favorables dans les grandes villes et les petits centres urbains. Les communautés font des choix par rapport aux modes d'établissement et aux modes de transport qui sont utilisés. Tous ces niveaux sont des éléments interreliés du même système. Nous devons travailler ensemble pour élaborer des politiques et des programmes et pour créer des comportements qui appuient l'adoption de modes de transport durable dans nos communautés. La présente stratégie définit un processus pour aller de l'avant.

Annexe 1 : Politiques et initiatives connexes

La *Stratégie de transport durable* s'appuie sur les éléments de plusieurs autres stratégies et initiatives du gouvernement, ainsi que sur le travail des groupes communautaires et des municipalités. Ces stratégies et initiatives sont décrites ci-dessous.

Plan énergétique

Le plan énergétique est clairement axé sur un avenir fondé sur une énergie plus diversifiée qui est locale, fiable, verte, libre d'impôt et efficiente. C'est une solution du Canada atlantique qui garantit un avenir énergétique stable au coût le plus bas et le plus équitable pour les Néo-Écossais. Le plan présente une nouvelle approche pour générer et utiliser l'énergie. Il consiste à adopter de nouvelles pratiques durables et des sources d'énergie plus propres.

Thrive!

En 2012, le gouvernement provincial a lancé le plan *Thrive!* pour une Nouvelle-Écosse en meilleure santé, une politique et une approche environnementale pour une alimentation saine et l'activité physique qui a pour but de trouver des solutions à l'accroissement du taux d'obésité chez les jeunes et des maladies chroniques évitables. *Thrive!* présente deux principes simples : mieux s'alimenter et être plus actif. Ces deux principes chevauchent fortement le transport durable. Il peut s'avérer bon pour la santé de se rendre à l'arrêt d'autobus à pied. Nos enfants auraient intérêt à apprendre à aimer de se rendre à l'école à pied ou à bicyclette. La conception des grandes villes et des petits centres urbains, des communautés et des systèmes de transport a des effets sur notre santé. Un bon système de transport en commun et des réseaux efficaces de sentiers pour piétons et de pistes cyclables sont des moyens d'améliorer la santé de tous les groupes d'âge. Le plan *Thrive!* comprend des mesures pour élaborer une politique et un plan provinciaux de transport actif, et énonce l'intention du gouvernement de travailler avec les municipalités sur des politiques d'aménagement des terres, d'appuyer l'activité physique et une alimentation saine, et d'augmenter l'accès aux lieux où les gens peuvent être actifs.

Des emplois ICI

En 2010, le ministère du Développement économique et rural et du Tourisme a publié *des emplois ICI* : Ce document énonce la vision de la Province qui est de créer des emplois intéressants et de favoriser la croissance de l'économie. Le transport durable appuie cette vision. L'accès à des choix plus nombreux en matière de transport rendra la Nouvelle-Écosse plus attrayante comme lieu de résidence, de travail et de déplacement. Il améliore la capacité concurrentielle de la Nouvelle-Écosse en reliant les communautés, non seulement les unes avec les autres, mais aussi avec le monde entier. Il augmente la productivité de la Nouvelle-Écosse parce que les visites aux hôpitaux sont moins nombreuses, les gens vivent plus longtemps, mènent une vie plus saine et passent moins de temps assis dans une voiture à attendre dans la circulation ou à chercher une place de stationnement.

En 2012, le ministère du Développement économique et rural a aussi préparé un cadre quinquennal : *Cadre stratégique pour renforcer l'économie touristique*. Un élément clé de ce cadre consiste à améliorer l'accès à la province et aux autres destinations de façon pratique et durable. Le plan vise à faciliter le déplacement des gens dans la province pour qu'ils puissent visiter et connaître la Nouvelle-Écosse.

Loi sur l'environnement et la prospérité durable (*Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*)

En 2007, le gouvernement provincial a adopté la loi sur l'environnement et la prospérité durable (*Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act* – EGSPA), qui prévoyait que l'environnement, l'économie et ultimement la société sont intimement liés. Rien n'est plus vrai pour la vision que le transport durable. Il ne s'agit pas d'un problème économique, environnemental ou social. C'est plutôt un ensemble de tous ces facteurs. La loi sur l'environnement et la prospérité durable (*Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act*) a été modifiée en novembre 2012 par la loi sur l'économie verte (*Green Economy Act*), et elle contient maintenant un engagement clair à appuyer et à faciliter le transport durable comme facteur qui contribue à une prospérité durable.

Autres mesures

D'autres ministères du gouvernement se penchent aussi sur les dossiers du transport durable. En 2011, le ministre de la Santé et du Mieux-être s'est engagé à créer un comité interministériel sur le transport actif chargé d'élaborer une politique et une stratégie sur le transport actif. En 2011, une modification à la loi sur les véhicules à moteur (*Motor Vehicle Act*) exigeait que les voitures gardent une distance d'un mètre des bicyclettes lorsqu'elles doublent. En 2009, le ministère de l'Environnement a présenté le *Plan d'action sur les changements climatiques* qui mettait la province sur la voie de la réduction des émissions de 10 % en deçà des niveaux de 1990 d'ici 2020, et qui abordait les effets des changements climatiques. En 2005, le ministère des Aînés a préparé la *Stratégie pour un vieillissement positif en Nouvelle-Écosse*, qui porte sur plusieurs enjeux touchant les personnes âgées et comprend l'objectif de fournir des choix de transport sécuritaires et accessibles.

À l'échelon fédéral, dans le cadre de l'*Entente Canada-Nouvelle-Écosse sur la taxe sur l'essence*, les municipalités sont obligées de produire des plans intégrés pour la durabilité de la collectivité, qui établissent globalement les besoins actuels et futurs de développement durable, y compris le transport. Le gouvernement fédéral a adopté des normes de rendement et des normes pour les carburants.

De nombreux organismes et municipalités ont fait avancer le dossier du transport actif avec des plans de transport actif, des comités de transport actif, et du financement provenant des recettes tirées de la taxe sur l'essence pour les projets de transport actif. Les municipalités et les organismes communautaires ont aussi créé et préconisé des choix de modes innovateurs de transport communautaire et en commun dans l'ensemble de la province.

Les organismes non gouvernementaux ont établi et mis en œuvre des programmes de changement de comportements au sujet du transport durable, comme les programmes Drivewiser/Fleetwiser, des subventions pour la mobilité verte, et des trajets actifs et sécuritaires pour se rendre à l'école.

Bibliographie

Environnement Canada (2012) *Rapport d'inventaire national : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada 1990-2009*.

Extrait de <http://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=A07097EF-8EE1-4FF0-9AFB-6C392078D1A9>

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse (2012A) *Keeping Pace: Physical activity and healthy eating among children and youth*, principales conclusions de l'étude de 2009-2010.

Extrait de l'étude 2009-2010 <http://www.gov.ns.ca/hpp/pasr/KeepingPaceReport.pdf>

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse (2012B). Ministère des Finances - *Economics and Statistics: Population – Demographics*.

<http://www.gov.ns.ca/finance/statistics/stats/default.asp?id=1&sid=3&sid2=>

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse (2009) *Vers un avenir plus vert – Plan d'action sur les changements climatiques*.

<http://climatechange.gov.ns.ca/>

Santé Canada (2011) *Le trafic routier et la pollution atmosphérique*.

<http://www.hc-sc.gc.ca/hl-vs/iyh-vsv/enviro/traf-fra.php>

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) (2007). *Quatrième rapport d'évaluation : Changement climatique*.

http://www.ipcc.ch/publications_and_data/publications_and_data_reports.shtml.

Litman, T. (2012) *Generated traffic and induced travel: implications for transport planning*.

Victoria Transport Policy Institute.

<http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>

Ressources naturelles Canada (2011) *Base de données complète sur la consommation d'énergie*.

http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/evolution_tran_ns.cfm?attr=0

Ressources naturelles Canada (2012) *Info-Carburant*.

<http://www.rncan.gc.ca/energie/1175>

Agence de la santé publique du Canada (2011) *Activité physique*.

<http://www.phac-aspc.gc.ca/hp-ps/hl-mvs/pa-ap/index-fra.php>

Statistique Canada (2006B) *Recensement de la population de 2006- Tableaux thématiques, mode de transport- Nouvelle-Écosse.*

<http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/tbt/Rp-fra.cfm?TABID=0&LANG=F&A=R&APATH=3&DETAIL=0&DIM=1&FL=A&FREE=0&GC=01&GID=855643&GK=1&GRP=1&O=D&PID=95839&PRID=0&PTYPE=88971,97154&S=0&SHOWALL=0&SUB=0&Temporal=2006&THEME=76&VID=13608&VNAMEE=&VNAMEF=&D1=0&D2=0&D3=0&D4=0&D5=0&D6=0>

Statistique Canada (2009) *Les habitudes de dépenses au Canada.*

http://www5.statcan.gc.ca/access_acces/alternative_alternatif.action?loc=http://www.statcan.gc.ca/pub/62-202-x/62-202-x2008000-fra.pdf&l=fra&teng=Spending%20Patterns%20in%20Canada

Statistique Canada (2011) *Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada.*

<http://www.statcan.gc.ca/pub/57-003-x/57-003-x2009000-fra.pdf>

Statistique Canada (2012) *Asthme, selon le sexe, les provinces et les territoires*

<http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/health50a-fra.htm>

