

Le Nouveau-Brunswick au centre

Stratégie provinciale de transport
multimodal de 2008-2018





2008-2018

Stratégie provinciale de
transport multimodal

Le Nouveau-Brunswick au centre

Le Nouveau-Brunswick au centre

Stratégie provinciale de transport multimodal

Publié par :

Province du Nouveau-Brunswick
Case postale 6000
Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Imprimé au Nouveau-Brunswick

CNB 4973

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 1 |
| La vision | 2 |
| Infrastructure des transports | 6 |
| Routes et services connexes | 6 |
| Aéroports et services connexes | 8 |
| Chemins de fer et services connexes | 9 |
| Ports et traversiers | 10 |
| Défis des transports au Nouveau-Brunswick | 12 |
| Défis financiers | 12 |
| Défis en matière de politiques et de réglementation | 17 |
| Défis en matière de services | 23 |
| Plan d'action | 26 |
| Relever les défis financiers | 26 |
| Relever les défis en matière de politiques et de réglementation | 27 |
| Conclusion | 29 |
| Annexe A : Couches et cartes de l'infrastructure | 30 |





Introduction

Une Stratégie multimodale

Le Nouveau-Brunswick au Centre est une stratégie globale de 10 ans pour le transport au Nouveau-Brunswick qui couvre la période de 2008 à 2018. Cette stratégie de 10 ans réalise l'engagement à l'égard du transport énoncé dans le *Pacte pour un changement*, le plan du gouvernement pour un meilleur Nouveau-Brunswick. Les engagements énoncés dans le *Pacte pour un changement* comprenaient un soutien pour « ...assurer les connexions dans la province avec de meilleures routes par le biais de sa stratégie de transport pluriannuelle [et] ...élevant le Nouveau-Brunswick au premier rang des technologies de STI et encourageant l'emploi de voies de transport plus rationnelles et plus sécuritaires dans la province ainsi qu'un meilleur transfert de nos technologies à l'étranger ». Le développement et la remise en état de l'infrastructure du transport de la province sont perçus comme des éléments essentiels du plan pour atteindre l'autosuffisance d'ici 2026.

Le Nouveau-Brunswick au Centre reconnaît que les trois ordres d'administration et le secteur privé doivent créer de nouveaux partenariats afin de relever les défis en matière de financement, de politiques, de réglementation et de services pour répondre aux besoins à long terme des personnes et de l'industrie en matière de transport.

Les défis auxquels le transport fait face ne sont pas uniques au Nouveau-Brunswick. Le Québec a élaboré une « *Stratégie de transport multimodal* » qui relève les défis des transports du Québec et cible l'infrastructure devant être protégée à long terme pour tous les modes de transport. De plus, les quatre provinces de l'Ouest ont ensemble présenté une stratégie du transport qui cerne leurs défis et leurs besoins d'infrastructure clés au cours des 20 prochaines années. Le Yukon a aussi proposé une vision du transport pour répondre aux besoins à long terme.

En décembre 2005, pour répondre aux besoins d'une stratégie nationale de transport, le Conseil de la fédération composé des premiers ministres canadiens a dévoilé un document national intitulé « *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada* ». Le document portait sur les grands défis financiers de l'infrastructure dominante mais il cernait aussi les défis stratégiques qui doivent être relevés à l'échelon national au cours des 10 prochaines années. À leur conférence annuelle en 2006, les premiers ministres du Canada ont réitéré leur engagement envers cette stratégie.

Les quatre provinces de l'Atlantique ont récemment lancé une stratégie régionale de transport intitulée « *La voie à suivre : La stratégie de transport du Canada atlantique, 2008-2018* ». Le présent rapport explique une stratégie de transport de l'Atlantique qui est axée sur le financement de l'infrastructure ainsi que sur les améliorations devant être apportées aux politiques, aux services et à la réglementation et qui sont importantes pour la région.

Les portes d'entrée et les corridors stratégiques sont devenus un élément important pour accroître la compétitivité du Canada sur les marchés mondiaux. La croissance rapide, en particulier au sein des économies de la Chine et de l'Inde, a créé des possibilités immédiates d'échanges internationaux pour le Canada. Cette croissance des échanges commerciaux crée de nouvelles perspectives intéressantes pour l'expédition à destination et en provenance du Canada atlantique. L'exploitation de ces possibilités sera facilitée par le développement d'une porte d'entrée de l'Atlantique où certaines parties de l'infrastructure des transports du Nouveau-Brunswick prendront une importance stratégique dans la circulation des produits vers leurs marchés au centre du Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Il faudra apporter des améliorations à cette infrastructure.

Le Nouveau-Brunswick est au Centre présente une stratégie de transport qui aborde les défis financiers, stratégiques de réglementation et de services pour chacun des modes de transport de la province. Étant donné que cette stratégie porte aussi sur l'interface entre les modes de transport et sur leur rôle pour répondre aux besoins de services de transport, elle est considérée comme une stratégie de transport multimodal.

L'annexe A indique les couches provinciales, régionales et nationales de l'infrastructure de transport pour le Nouveau-Brunswick.

La vision

La vision est celle d'un Nouveau-Brunswick qui est chef de file dans la réalisation et le maintien d'un réseau de transport entièrement intégré, ultramoderne, fiable et sécuritaire qui appuie le développement social et économique de la province, de la région de l'Atlantique et de l'ensemble du Canada et qui permet à la province d'atteindre d'être autosuffisante d'ici 2026.

Les personnes et les biens circuleront de façon continue à l'intérieur de la province et à destination et en provenance de nouveaux partenaires commerciaux dans le monde entier. Le réseau de transport du Nouveau-Brunswick répondra aux besoins actuels et futurs.

Les particuliers

Le réseau de transport du Nouveau-Brunswick relie les gens à la famille, au travail, à l'éducation, à la santé, aux services commerciaux, aux loisirs et aux services d'urgence. Au Nouveau-Brunswick, l'utilisation de l'automobile constitue la plus importante composante de la demande de transport dans la province; près de 90 % de tous les navetteurs se rendant au travail par automobile. Les gens du Nouveau-Brunswick dépensent 15 % de leur revenu pour le transport, soit plus que la moyenne nationale de 13,6 %.

L'utilisation d'autres modes de transport est également importante pour les gens du Nouveau-Brunswick. En 2006, plus d'un million de passagers ont voyagé en transitant par les quatre aéroports qui avaient des services de passagers réguliers dans la province, et plus de 110 000 passagers ont voyagé par VIA Rail. Le principal service d'autobus interurbain, Acadian Lines, transporte environ 210 000 passagers par année. Le Nouveau-Brunswick compte sept exploitants de transport par autobus qui offrent un service régulier ainsi que 39 sociétés de transport offrant des services nolisés. Le service d'autobus nolisé est un segment en croissance de l'industrie du transport par autobus et est important pour le tourisme de la province. De plus, plus de cinq millions de trajets par des passagers sont effectués chaque année sur les réseaux de transport en commun à Fredericton, à Moncton et à Saint John. Depuis 2000, environ 550 000 passagers par année ont utilisé les traversiers des îles Grand Manan, Deer et White Head, et plus de 3,5 millions de passagers par année utilisent les services de traversier fluviaux.

Le Nouveau-Brunswick connaît le phénomène de l'émigration et un déplacement interne des régions rurales vers les régions urbaines, car les gens cherchent des possibilités d'emploi. Actuellement, 80 % de la population habite dans les centres urbains ou à proximité. L'objectif de l'autosuffisance pour accroître la population totale de la province à 850 000 personnes d'ici 2026, par rapport à 748 000 habitants actuellement, prévoit un accroissement de cette tendance appuyé par une population rurale moins nombreuse habitant dans des économies rurales restructurées et fortes. Ces attentes doivent être soutenues par des services de transport appropriés pendant cette période.

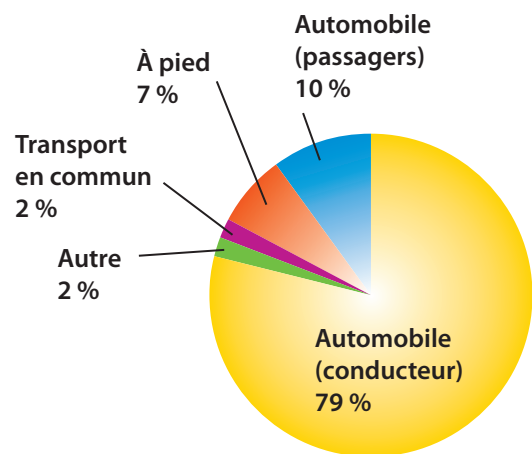


Figure 1 :
Comment les gens du Nouveau Brunswick se rendent au travail, Statistique Canada

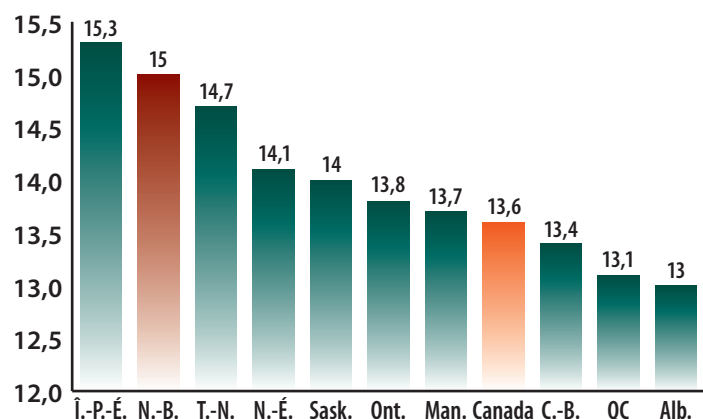


Figure 2 :
Pourcentage des dépenses des ménages consacrées au transport (2004)

L'entreprise et l'industrie



Saint John

Le transport appuie le commerce en facilitant les échanges commerciaux et en permettant l'expédition de produits et de denrées du Nouveau-Brunswick vers les marchés nationaux et internationaux.

Des biens de valeur élevée et à durée de vie critique pour la province et toute la région de l'Atlantique continuent d'être transportés sur les routes. Selon les récentes estimations, les camions transportent 90 % des biens de consommation dans la région de l'Atlantique. Traditionnellement, ces échanges commerciaux ont occasionné surtout un flux des biens entre la région et les marchés des États de la Nouvelle-Angleterre, de l'Ontario du Québec et d'autres points au Canada et aux États-Unis. Le trafic a augmenté considérablement au cours des 10 dernières années. Environ 2 700 camions par jour circulent sur la route transcanadienne près de Moncton, ce qui représente une augmentation de 50 % par rapport à il y a 10 ans. Près de Saint John sur la route 1, il circule plus de 1 800 camions par jour, soit une augmentation de 33 % par rapport à il y a 10 ans.

Le transport aérien des marchandises a augmenté également, l'Aéroport international du Grand Moncton étant devenu une plaque tournante importante dans la région de l'Atlantique. En 2006, 24 000 tonnes métriques de marchandises ont transité par cet aéroport; cela représente une augmentation de 21 % depuis 2001.

Dans le secteur maritime, les ports maritimes de marchandises à Saint John, à Belledune, à Bayside et à Dalhousie manutentionnent plus de 30 millions de tonnes de marchandises annuellement. Les marchandises qui sont manutentionnées par ces ports sont entre autres le pétrole, le sel, les produits forestiers, les conteneurs, le charbon, le minerai et l'orimulsion.

Le Nouveau-Brunswick est un chef de file dans l'exploration et l'extraction minière de divers produits. La valeur de la production minière de la province a atteint un niveau record, se chiffrant à un peu moins de 1,5 milliard de dollars en 2006. Durant la période actuelle de croissance de l'exploration minière, les dépenses se chiffrent à plus de 70 % par rapport à 2006. Dans l'ensemble du Canada, la production de minéraux de la province se classe au 1er rang pour le plomb, le zinc, le bismuth et l'antimoine; au 2^e rang pour l'argent et le potasse; et au 3^e rang pour le cadmium. Pour les non-métaux, la province est le plus grand producteur de tourbe au Canada. De plus, la nouvelle mine de potasse en construction à Sussex sera la plus grande au monde. Le produit sera exporté par le Port de Saint John.

Les exportations d'énergie représentent 57 % de l'ensemble des exportations du Nouveau-Brunswick. On peut compter plusieurs nouveaux développements dans ce secteur : l'achèvement du premier terminal de regazéification de gaz naturel liquéfié; la construction d'un nouveau pipeline de 145 km qui livrera du gaz naturel de l'installation de gaz naturel liquéfié aux États-Unis; le projet d'une seconde raffinerie de pétrole à Saint John; et le développement de l'approvisionnement de gaz naturel intérieur près de Sussex. Grâce à la remise à neuf de Point Lepreau et à la possibilité d'une deuxième centrale nucléaire à cet endroit, Saint John devient rapidement la plaque tournante de l'énergie du Canada Atlantique.

En 2006, les exportations internationales du Nouveau-Brunswick étaient dirigées vers 140 pays et se chiffraient à une valeur de 11,8 milliards de dollars. Le Nouveau-Brunswick exporte aussi des marchandises

pour une valeur de 8,6 milliards de dollars vers les autres provinces du Canada. Le Nouveau-Brunswick est la province qui dépend le plus des exportations au Canada, 80,2 % de son PIB étant dérivé des exportations. Quatre-vingt-dix pour cent des exportations internationales de la province sont dirigées actuellement vers les États-Unis. Plus récemment, d'autres possibilités d'échanges commerciaux émergent pour le Nouveau-Brunswick : à l'échelle nationale, avec l'Alberta; et à l'échelle internationale, avec l'Europe et l'Asie.

Les services de consultation sont aussi un secteur important pour la province, les consultants du Nouveau-Brunswick travaillant dans de nombreux pays partout au monde tous les jours et desservant aussi un marché en croissance au Canada, en particulier l'Alberta.

La disponibilité d'un transport adéquat, pour tous les modes de transport, est un élément clé de l'industrie touristique. En 2005, le Nouveau-Brunswick a accueilli près de six millions de personnes (huit fois la population totale de la province), ce qui a généré des revenus substantiels et de nombreux emplois directs et indirects pour la province. Il faut une infrastructure de transport et des services multimodaux de qualité pour assurer la croissance dans ce secteur.

L'avenir

En plus des corridors commerciaux traditionnels qui prennent de l'ampleur, le XXI^e siècle offre des perspectives d'échanges commerciaux sans précédent avec les pays de l'Est de l'Asie. Le Canada atlantique offre des ports en eau profonde ouverts à longueur d'année, une proximité des principales routes d'expédition mondiales et une certaine capacité de manutentionner des volumes commerciaux de plus en plus élevés. La région est la porte d'entrée du Canada atlantique à ces possibilités, ce qui a des retombées pour la région, le pays et le continent. Le Nouveau-Brunswick relie le Canada atlantique par son accès routier et ferroviaire direct et maritime, à tous les partenaires commerciaux de l'ALENA (Accord de libre-échange nord-américain). Il possède une capacité d'infrastructure pouvant répondre à un trafic accru; certaines améliorations doivent cependant être apportées à quelques corridors clés, aux installations et aux bouchons afin d'assurer la sécurité et une efficacité maximum pour le temps de voyage.

Il est reconnu qu'en plus de la porte de l'Asie-Pacifique, les possibilités de commerce international augmentent grâce au développement de corridors de porte d'entrée stratégique et en particulier d'une porte d'entrée de l'Atlantique qui permet de miser sur l'avantage concurrentiel de la région pour capter les mouvements commerciaux. Il faut une journée et demie de moins pour se rendre à Halifax à partir des marchés en Inde et en Chine qu'il faut pour atteindre New York.

Le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces de l'Atlantique ont signé récemment un protocole d'entente sur un projet de porte d'entrée de l'Atlantique. La porte d'entrée de l'Atlantique est un réseau d'infrastructure de transport d'importance nationale qui appuie le commerce international. Elle comprend un réseau multimodal interconnecté et interrelié d'infrastructures publiques et privées, y compris des ports, des aéroports, des voies ferrées et des routes. Le développement de la porte d'entrée de l'Atlantique exigera une participation importante des intervenants clés pour cerner les possibilités ainsi que les principales mesures qui doivent être adoptées afin d'appuyer un réseau de distribution et de transport efficace et intégré.

Les pipelines se développent comme un élément clé du réseau de transport de la province. Il faut examiner cet élément dans le cadre du projet de la porte d'entrée de l'Atlantique ou d'autres mesures afin d'encourager le développement de cette infrastructure de façon rapide.

Le Nouveau-Brunswick procède à l'élaboration d'une stratégie de la porte d'entrée de l'Atlantique pour le Nouveau-Brunswick pour se positionner stratégiquement afin de profiter pleinement de toutes les occasions découlant des initiatives nationales et régionales liées à la porte d'entrée de l'Atlantique. Cette stratégie indiquera les améliorations devant être apportées à l'infrastructure, aux politiques et à la réglementation afin d'accroître la capacité et l'efficacité de la porte d'entrée pour le réseau de transport provincial.



Infrastructure des transports

Routes et services connexes

Les routes sont la base du réseau de transport du Nouveau-Brunswick. Le réseau routier offre des raccordements essentiels entre les destinations locales, régionales, nationales et internationales. Les routes de la province constituent une porte essentielle entre les provinces de l'Atlantique et les principaux marchés au centre du Canada et dans les états de la Nouvelle-Angleterre. Un récent numéro de la revue *Progress* présentait une enquête auprès des 101 premières firmes du Canada atlantique qui ont indiqué les priorités commerciales. Une des trois grandes priorités était des investissements dans l'infrastructure du transport, en particulier la qualité des routes. Un réseau routier sûr et efficace fait partie intégrante de la prospérité sociale et économique du Nouveau-Brunswick et a des retombées pour l'ensemble du Canada.

Le Nouveau-Brunswick compte trois types de routes : routes de grande communication, routes collectrices et routes locales. Le réseau de routes de grande communication couvre un total de plus de 2 000 km, soit environ 12 % de l'ensemble des routes de la province, mais représente 70 % du total de véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau à l'extérieur des régions urbaines. Les routes collectrices assurent un raccordement entre les routes locales et le réseau de routes de grande communication. De plus, les rues municipales dans les secteurs non constitués en municipalités jouent un rôle essentiel dans la circulation des biens et des personnes dans les régions municipales et assurent l'interconnexion avec l'ensemble du réseau routier. Le réseau routier national (RRN) au Nouveau-Brunswick représente un total de 1 819 km et comprend des routes de grande communication et des routes intermodales qui ont une fonction stratégique pour la circulation des passagers et des biens dans l'ensemble du Canada atlantique et dans l'ensemble du Canada et aux États-Unis.

Depuis 1987, d'importants travaux de construction ont été effectués en partenariat avec le gouvernement fédéral pour améliorer les routes du Nouveau-Brunswick afin qu'elles puissent répondre à l'augmentation du trafic passagers et commercial de l'intérieur du Nouveau-Brunswick et des autres provinces et des États, qui traverse la province pour atteindre d'autres destinations. Ces améliorations comprennent environ 700 km de nouvelles routes à quatre voies, dont 516 km font partie du projet achevé de la route transcanadienne.

Pendant le délai fixé dans la présente stratégie, les travaux de construction entrepris en partenariat avec le gouvernement fédéral comprendront l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 1. L'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 1 le plus rapidement possible a été indiqué comme une priorité provinciale dans les discussions avec le gouvernement fédéral relativement au programme d'autosuffisance. La voie de contournement de Welsford sur la route 7 sera également achevée. La route 8 sera améliorée par l'aménagement de la voie de contournement de Marysville/Nashwaak. D'autres travaux d'aménagement seront effectués sur le boulevard périphérique provincial, d'où la nécessité d'améliorer la route 11 et la route 17. Des améliorations seront aussi apportées à la route 180 et à la route 108. Le *Plan d'infrastructure routière du Nouveau-Brunswick, 2008-2011* prévoit un niveau de financement de 40 millions de dollars par année pour les trois prochaines années afin de répondre spécifiquement aux besoins d'infrastructure routière dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick. Ce niveau de financement a été déterminé à l'aide du nouveau système de gestion des actifs, un outil de pointe



Route 2

Routes

Réseau routier national au Nouveau-Brunswick : 1 783 km :

Routes de grande communication : 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95

Connexions intermodales nationales : 36 km :

Du RRN aux aéroports (Fredericton, Moncton, Saint John) et ports nationaux (Saint John, Belledune) et gares maritimes de traversiers interprovinciales (Saint John) :

Autres routes de grande communication : 321 km :

routes 3, 4, 10

Routes collectrices : 3 024 km :

routes 100 à 199



Voie de contournement de Tracadie, Du Nord, Route 11

de prise de décisions pour maximiser les investissements dans l'infrastructure provinciale des transports.

En plus des nouvelles constructions, le gouvernement provincial dépense plus de 125 millions de dollars par année pour entretenir 18 000 km environ de diverses catégories de chaussées routières, et 2 900 ponts au Nouveau-Brunswick. Ces travaux d'entretien comprennent l'entretien en été et en hiver. L'entretien au moment opportun maximise la durée de vie utile des routes et des ponts et est essentiel pour protéger l'investissement des contribuables dans cette infrastructure. La province a le défi de maintenir l'infrastructure nouvelle et actuelle tout en comblant les besoins de remplacement et de réfection de son infrastructure vieillissante. Voir les deux exemples de pont ci-dessous.



Pont de Hartland - Hartland (N.-B.)



Gunningsville Bridge – Moncton, NB

pour piétons a été ajouté en 1945. Le pont Gunningsville à Moncton, au Nouveau-Brunswick, au bas de la page, a été achevé en 2007.

La première photo montre le plus long pont couvert au monde qui est d'une longueur de 390,75 mètres (1 282 pieds) à Hartland, au Nouveau-Brunswick. Il a été construit en 1901, réparé et recouvert en 1921 et un passage



**Canaport LNG Terminal
December 2007**

Pipelines

Le Nouveau-Brunswick est devenu la plaque tournante de l'énergie du Canada atlantique, l'énergie représentant 57 % de l'ensemble des exportations de la province. D'importantes nouveautés dans le secteur de l'énergie, dont la construction du premier terminal de gaz naturel liquéfié au Canada, l'aménagement de l'installation de regazéification de Canaport à Saint John, la construction d'un nouveau pipeline de 145 km qui livrera le gaz naturel de l'installation du GNL aux États-Unis via le pipeline de Maritimes and Northeast et la possibilité d'une deuxième raffinerie de pétrole à Saint John. Un approvisionnement de gaz naturel est également en voie d'être aménagé près de Sussex.

Le pipeline actuel de gaz naturel est celui de Maritimes and Northeast : un réseau de pipelines de transport de 1 300 km construit en 1999 pour transporter le gaz naturel des exploitations extra-côtières de la Nouvelle-Écosse vers les marchés du Canada atlantique et du Nord-Est des États-Unis.

La construction a commencé sur le pipeline Brunswick, un nouveau pipeline de 145 km qui transportera le gaz naturel à partir du terminal de GNL de Canaport, à Saint John, à la section américaine du pipeline de Maritimes and Northeast à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. Avec l'infrastructure du pipeline essentielle qui est en cours de construction pour assurer le transport du gaz naturel, surtout vers les marchés américains, il n'y a pas de pipeline de raccordement vers le Nord du Nouveau-Brunswick ni vers le Québec pour approvisionner les marchés en croissance du Centre du Canada.

Aéroports et services connexes

La Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral de 1994 comprenait la location et le transfert à long terme des aéroports fédéraux à des administrations aéroportuaires, le gouvernement fédéral conservant le rôle d'agent de réglementation de la sécurité. Elle définissait une nouvelle hiérarchie des aéroports qui comprend les éléments suivants : Réseau national d'aéroports (RNA), petits aéroports, aéroports régionaux et locaux, aéroports éloignés et aéroports de l'Arctique.

Un vaste réseau d'aéroports existe dans l'ensemble de la province. Les aéroports du Réseau national d'aéroports qui sont situés à Fredericton, Moncton et Saint John, appartiennent toujours au gouvernement fédéral et sont loués à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif qui sont chargées de leur exploitation et de leur gestion.

Les trois aéroports du Réseau national d'aéroports dans la province ainsi que l'aéroport de Bathurst offrent tous actuellement des services aériens réguliers. Les destinations desservies comprennent Toronto, Montréal, Ottawa, Hamilton, Halifax et Newark. Divers services nolisés saisonniers sont offerts à partir des trois aéroports du Réseau national d'aéroports à destination de divers pays comme l'Angleterre, la France, le Mexique, le Cuba, la République dominicaine et les États-Unis. Depuis 2002, le trafic aérien a augmenté de 19 % pour atteindre près d'un million de passagers en 2006.

Contrairement à ce qu'il a fait pour les aéroports du Réseau national d'aéroports, le gouvernement fédéral a transféré la propriété et l'exploitation des aéroports locaux et régionaux à des administrations locales. L'aéroport de Bathurst n'a pas été transféré dans le cadre de la Politique nationale des aéroports parce qu'il appartenait déjà à la municipalité qui en était l'exploitant.

Les aéroports de Saint-Léonard (acheté récemment par la ville d'Edmundston), de Charlo et de Miramichi sont actuellement sans services passagers réguliers. Toutefois, ces aéroports locaux et régionaux servent d'autres usagers, y compris : service de coursier, services d'urgence (Medivac, protection des forêts, service de police), aviation générale et de loisirs, sociétés et services du gouvernement.

Le Nouveau-Brunswick compte cinq petits aéroports certifiés ou enregistrés pour être utilisés par le public à Grand Manan, Edmundston, St. Stephen, Pokemouche et Woodstock. Ces petits aéroports desservent principalement l'activité aérienne générale. Plusieurs aéroports privés sont aussi situés à différents endroits de la province.

Le fret aérien représente 40 % de la valeur des échanges commerciaux mondiaux. C'est un important facilitateur des échanges commerciaux pour les industries locales. L'aéroport international du Grand Moncton est devenu une porte pour le transport aérien des marchandises au Canada atlantique. La situation géographique centrale de Moncton comme point de distribution dans la région de l'Atlantique a attiré des clients de marchandises intégrées comme Federal Express, Cargojet et Purolator à l'aéroport. Normalement, les produits associés au fret aérien sont à durée de vie critique et/ou de valeur élevée.



Aéroport de Saint John



Aéroport de Fredericton



Aéroport de Moncton

Aéroports

Aéroports du Réseau national d'aéroports
Fredericton, Moncton, Saint John

Aéroports régionaux et locaux
Bathurst, Charlo, Miramichi, Saint-Léonard

Chemins de fer et services connexes



Les lignes ferroviaires transportant des passagers et des marchandises sont un élément important d'un système multimodal. Le corridor de la ligne principale du Canadien National à travers le Nouveau-Brunswick est un maillon essentiel du réseau ferroviaire national. La ligne réglementée par le gouvernement fédéral assure un lien nécessaire vers les marchés au Canada et aux États-Unis et les ports maritimes de l'Atlantique. La ligne principale assure une liaison ferroviaire clé entre le port de Halifax et le centre du Canada et le Midwest américain, et est dominé par le trafic conteneurisé de Halifax. Un terminal intermodal important situé à Moncton dessert divers usagers du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de certaines parties de la Nouvelle-Écosse. Une installation de transbordement est aussi exploitée à Edmundston.



Au Nouveau-Brunswick, deux opérations de fret de courtes lignes sont réglementées par le gouvernement provincial. Le New Brunswick East Coast Railway (NBEC) est raccordé à la ligne principale du CN à Moncton et offre un service ferroviaire au Québec avec une liaison à Campbellton. Le New Brunswick Southern Railway (NBSR) exploite un service ferroviaire entre Saint John et le Maine avec des liaisons avec le centre du Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre. C'est aussi un échangeur avec la ligne secondaire de Saint John. NBSR vient de signer une entente de 20 ans avec le CN pour exploiter la cour de triage du CN à Saint John.



Trois passages frontaliers ferroviaires sont situés entre le Maine et le Nouveau-Brunswick : Milltown-Calais, McAdam-Vanceboro et Saint-Léonard-Vanburen. De plus, il y a deux structures numérotées donnant un total de cinq passages. Ces lignes sont reliées au réseau ferroviaire du Maine, facilitent le commerce ferroviaire avec les États-Unis et assurent une liaison ferroviaire directe avec Montréal, Québec et Saint John à travers le Nord du Maine.



Le service ferroviaire passagers (VIA Rail) au Canada est assujéti à une réglementation fédérale. Toutefois, une partie du service au Nouveau-Brunswick est assurée par le New Brunswick East Coast Railway sur des voies assujétiées à la réglementation provinciale. VIA Rail offre un service passagers avec l'« Ocean », six jours par semaine à partir de Halifax à destination de Québec en passant par Sackville, Moncton, Miramichi, Bathurst et Campbellton. Si on exclut le trafic habitation-travail, la gare de VIA Rail à Moncton se classe 6e au Canada pour le total des revenus et le Nouveau-Brunswick est au 4e rang pour le coefficient de remplissage, venant après l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique.

Chemins de fer

- Réseau canadien national
- New Brunswick Southern Railway
- Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe
- New Brunswick East Coast Railway
- Montreal, Maine and Atlantic Railway

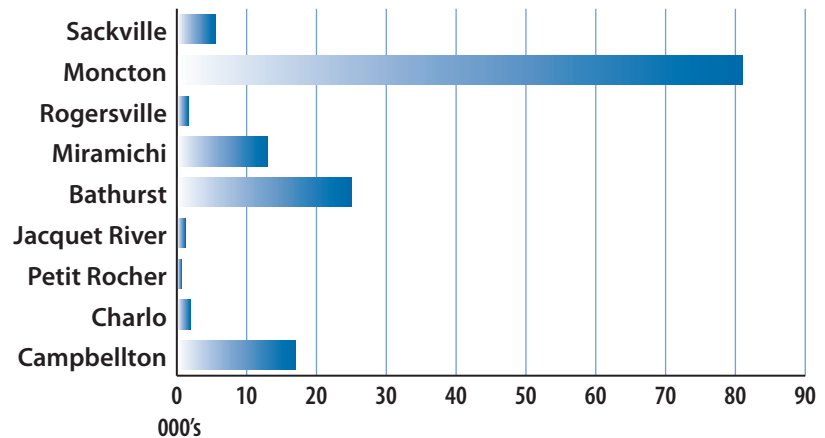


Figure 3 :
Nombre de passagers transportés par VIA Rail en 2006 pour chaque gare au Nouveau-Brunswick

Ports et traversiers

Les ports des administrations portuaires du Canada au Nouveau-Brunswick, Saint John et Belledune, appartiennent au gouvernement fédéral et sont exploités par des organismes sans but lucratif composés de représentants nommés par des groupes d'intérêt locaux et divers ordres d'administration. Les ports locaux et régionaux comprennent : Bayside, Dalhousie et Miramichi. Ces ports appartenaient auparavant au gouvernement fédéral mais ils sont maintenant la propriété d'intérêts privés qui en assurent l'exploitation et l'entretien.

Le Port de Saint John manutentionne des marchandises conteneurisées et en vrac et accueille des navires de croisière. Saint John a été classé récemment troisième pour le tonnage annuel parmi les ports du Canada, et a manutentionné environ 25 millions de tonnes en 2006. Les marchandises en vrac liquides (pétrole) sont les produits les plus importants, pour ce qui est du tonnage, qui sont manutentionnés au port. Le port manutentionne également divers autres produits, y compris la potasse, le sel, les produits forestiers, les conteneurs et plusieurs vracs liquides, vracs solides et diverses marchandises (huile de poisson, mélasse, métaux recyclables, grès, farine de poisson, sucre, cargaison en sac et cargaison liée à un projet). Lorsque le terminal de GNL sera mis en service en 2008, le tonnage annuel augmentera considérablement. Ce tonnage augmentera encore grandement si la deuxième raffinerie proposée est construite. Saint John jouit d'un havre en eau profonde libre de glace à longueur d'année qui peut accueillir des navires de conteneur de 4 000 équivalents vingt pieds (EVP). Le New Brunswick Southern Railway dessert le port, tout comme CN Rail.

Une autre activité au port de Saint John est le trafic passager lié aux escales des navires de croisière. Saint John est quatrième parmi les ports d'escale des navires de croisière les plus occupés au Canada, après Vancouver, Victoria et Halifax. Ce trafic démontre la croissance du marché des croisières dans le monde et de la demande de nouvelles escales qui peuvent offrir des destinations conviviales et intéressantes. Au cours des trois dernières années, 124 navires de croisière ayant transporté près de 312 000 visiteurs à leur bord ont fait escale au port de Saint John. Le gouvernement provincial a accordé un financement à Projet 200, un partenariat des intervenants qui veulent attirer 200 000 passagers de navires de croisière par année. De plus, un nouveau terminal de navires de croisière est en construction dans le cadre du projet de développement du secteur riverain. La construction de ce terminal sera terminée en septembre 2008. La croissance de cette industrie a d'importantes retombées économiques pour la région.

Le port de Belledune se spécialise en produits en vrac. Plus de la moitié de son tonnage annuel est composé de charbon destiné à la centrale électrique d'Énergie NB située à proximité. Le minerai, traité pour Noranda Mining and Exploration, est le deuxième produit en importance. Le tonnage total manutentionné en 2006 a dépassé les 1,8 million de tonnes. Le port est desservi par le New Brunswick East Coast Railway.

Le port de Bayside a été un des premiers ports locaux ou régionaux au Nouveau-Brunswick à être cédés en 1999. Il manutentionne des produits comme des agrégats, des pommes de terre, de l'engrais, du poisson, des aliments pour poisson et de la machinerie. Les agrégats sont extraits sur place et à proximité et représentent la majeure partie du tonnage manutentionné. Le tonnage total qui a transité à Bayside en 2006-2007 s'est chiffré à environ 1,2 million de tonnes.



Belledune



Saint John

Ports

Administrations portuaires canadiennes
Saint John, Belledune

Ports locaux et régionaux
Bayside, Dalhousie et Miramichi

Le port de Dalhousie a été cédé en mars 2006 par Transports Canada à Port of Dalhousie Inc., une société à but non lucratif appartenant à des intérêts locaux et parrainée par les débardeurs de la région. Le port dessert Énergie NB, qui reçoit de l'orimulsion pour sa centrale de Dalhousie au quai ouest.

Le port de Miramichi est un ancien port régional ou local de Transports Canada. Il s'y trouve deux installations maritimes : le terminal maritime Newcastle et un terminal privé dont Ultramar est le propriétaire et l'exploitant. Le terminal maritime de Newcastle a été transféré au Miramichi Port Committee le 19 mars 2004. Ultramar exploite un terminal de produits pétroliers en vrac alimenté en général par train mais à l'occasion la livraison du pétrole s'effectue par bateau.

Services ferroviaires



Le Nouveau-Brunswick compte trois services de traversiers côtiers (les Îles de Grand Manan, White Head et Deer) qui jouent un rôle clé dans le réseau de transport provincial, ainsi que des services de traversiers fluviaux le long de la Vallée du Bas-Saint-Jean. Tous ces services, à l'exception du service de Grand Manan, sont des passages relativement courts, la durée des trajets variant de 5 à 25 minutes. La traversée de Grand Manan est d'environ 1,5 heure. Bon nombre de ces services sont offerts à longueur d'année. Les services aux îles jouent un rôle clé dans la vie économique, sociale et commerciale des résidents et des entreprises des îles, y compris l'industrie aquacole.

Les services de traversiers en provenance et à destination des îles Grand Manan et White Head sont fournis à contrat au ministère des Transports par Coastal Transport Ltd. Le récent investissement provincial dans l'infrastructure pour ce service comprend un nouveau quai à Wallace Cove.

Le gouvernement provincial lance une mise en adjudication en vue de trois nouveaux navires pour les services de traversiers des îles Fundy (les Îles de Grand Manan, White Head et Deer). Un appel d'offres sera aussi lancé pour un nouveau contrat d'exploitation. Un nouveau navire de Grand Manan (capacité-101 équivalents autos) devrait être livré d'ici l'été 2010. Un nouveau navire de l'île Deer (capacité-24 équivalents autos) devrait être livré d'ici l'automne 2010. Un nouveau navire de White Head (capacité-12 équivalents autos) devrait être livré d'ici l'été 2011.

Le service exploité par le secteur privé de Saint John à Digby, en Nouvelle-Écosse, est le seul service de traversier interprovincial du Nouveau-Brunswick. Bay Ferries Ltd. est le propriétaire et l'exploitant du service depuis qu'elle a acquis l'exploitation de Marine Atlantic Ltd. en 1997. Le service à longueur d'année attire des volumes de trafic commercial qui dépassent 16 000 camions par année ainsi qu'un trafic touristique. Comme service interprovincial, il relève du gouvernement fédéral. Il a été désigné par le Conseil de la fédération dans sa stratégie de 2005 comme un service de traversier stratégique à l'échelle nationale. Récemment, les gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont accordé une aide financière pour appuyer le service jusqu'en janvier 2011.

Défis des transports au Nouveau-Brunswick

D'importants défis en matière de service, de réglementation, de politique et de financement touchent tous les modes de transport au Nouveau-Brunswick. Plusieurs de ces défis sont semblables à ceux indiqués à l'échelle nationale et régionale. Les solutions à ces défis relèvent des trois ordres d'administration et du secteur privé.

Défis financiers

À l'échelle nationale, le principal défi pour les fournisseurs du secteur privé et du secteur public de l'infrastructure des transports est le besoin d'un financement viable et suffisant à long terme pour assurer l'entretien, la remise en état et le développement. La nécessité de mettre l'accent sur l'entretien et la remise en état en plus du développement est de plus en plus apparente à mesure que les administrations sont aux prises avec une infrastructure vieillissante. La réalisation de l'autosuffisance d'ici 2026 repose en partie sur le maintien de l'infrastructure qui appuie le niveau actuel de développement économique et social dans la province et sur l'expansion de cette infrastructure pour répondre aux nouveaux besoins en matière de développement.

Selon la stratégie du Conseil de la fédération, qui se fonde sur des prévisions préliminaires, les provinces et les territoires doivent investir 97 milliards de dollars dans les priorités en matière d'immobilisations pour tous les modes de transport de 2006 à 2016. On estime que les besoins en matière de développement du réseau routier national au Nouveau-Brunswick nécessiteraient à eux seuls des dépenses totales de 2,2 milliards de dollars (dollars de 2006).

Ce montant ne comprend pas les besoins d'investissement pour 90 % du réseau routier de la région qui ne fait pas partie du réseau routier national et dont le fardeau financier de l'entretien et de la construction relève directement de la province. En outre, un certain nombre de cycles de remplacement et de réfection ont dépassé leur niveau optimum et cette situation doit être examinée. Pour l'ensemble du Nouveau-Brunswick, on estime que les coûts de réfection des routes s'élèvent à plus de 2 milliards de dollars (dollars de 2006).

En ce qui a trait aux modes non routiers, le financement nécessaire pour remplacer l'infrastructure vieillissante constitue un problème particulier pour les exploitants de courtes lignes de la province qui ont acquis une infrastructure dépréciée de CN et de CP après que ceux-ci ont abandonné leurs lignes ferroviaires pendant les années 1980 et 1990. L'accroissement de la capacité portante de l'infrastructure routière du Nouveau-Brunswick pour répondre aux normes de wagons de 286 000 livres de la North American Railway est une priorité pour les exploitants des lignes ferroviaires et les expéditeurs par voies ferrées. Le besoin d'investissement total est évalué à 50 millions de dollars. Cet investissement rendrait le mode de transport ferroviaire plus concurrentiel et augmenterait son rôle dans le transport intermodal tout en ayant des retombées environnementales dans certains cas.

Des préoccupations ont été soulevées concernant la viabilité des petits aéroports du Nouveau-Brunswick et l'impact de cette situation sur l'économie

de la province. Les lignes aériennes ont cessé de desservir plusieurs petits marchés canadiens au cours de la dernière décennie. Il est donc difficile pour les aéroports locaux et régionaux de la province d'attirer et de maintenir un service aérien régulier. Il est difficile aussi pour ces aéroports de générer des revenus adéquats d'autres usagers.

Le Programme fédéral d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) n'a pas répondu aux besoins de capitaux de bon nombre de petits aéroports au pays. Un seul des quatre aéroports régionaux ou locaux au Nouveau-Brunswick, soit Bathurst, a un service régulier et demeure admissible au financement selon les règles actuelles du Programme fédéral d'aide aux immobilisations aéroportuaires. À la suite d'une étude récente d'un groupe de travail fédéral-provincial-territorial, les petits aéroports sont maintenant admissibles au financement offert par le gouvernement fédéral dans le cadre du « Fonds Chantiers Canada ».

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a fourni un appui financier aux aéroports, notamment aide pour le marketing, banques de voyages, garanties de prêts et remise de la taxe provinciale sur l'essence pour les services aériens internationaux. De plus, les aéroports, sont exemptés des impôts fonciers provinciaux.

Selon les autorités locales des deux ports des administrations portuaires canadiennes, Saint John et Belledune connaîtront d'importants défis de financement d'infrastructure dans un avenir rapproché; d'importantes améliorations devront être apportées aux installations portuaires actuelles. Belledune a récemment reçu 2,44 millions de dollars du gouvernement provincial pour construire deux nouveaux entrepôts. Actuellement, un financement fédéral limité relatif à la sécurité est accessible aux ports des administrations portuaires canadiennes pour l'installation d'une clôture de périmètre, pour l'adoption de mesures de contrôle d'accès et pour l'acquisition d'équipement de communication, mais rien pour remplacer les immobilisations dépréciées.

Rôle du gouvernement fédéral

Dans le document du Conseil de la fédération, toutes les provinces et tous les territoires sont unanimes pour réclamer que les recettes de la taxe fédérale sur l'essence non attribuées qui sont estimées à 32,87 milliards de dollars au cours de la période de 10 ans de la stratégie « soient affectées à un fonds d'infrastructure de transport stratégique et distribuées sur une base égale ». Il a été reconnu que ce montant ne satisfait pas à tous les besoins d'investissements en immobilisations du réseau de transport national, qui sont évalués à 97 milliards de dollars pendant la période de 2006 à 2016. Le renouvellement et l'expansion des programmes fédéraux d'infrastructure actuels sont requis ainsi que des fonds provinciaux, territoriaux, municipaux et du secteur privé.

Afin de répondre aux besoins de financement à long terme pour l'infrastructure, le budget fédéral de 2007 prévoit des fonds d'une valeur de 33 milliards de dollars sur une période de sept ans (de 2007-2008 à 2013-2014). Le financement offert n'est pas réservé à l'infrastructure de transport et peut être accordé pour d'autres types d'infrastructure comme les systèmes d'aqueduc et d'égout et l'énergie verte.

Pour le Nouveau-Brunswick, 542 millions de dollars en fonds fédéraux sont prévus pour des projets d'infrastructure dans la province au cours de la période de sept ans. Les projets jusqu'à maintenant comprennent des réseaux d'eau, des systèmes d'énergie communautaires et le transport (chemins, transport en commun, développement de sentiers).

Le financement est bien accueilli. Cependant, les fonds qui restent pour les investissements stratégiques en transport routier seulement, qui sont évalués à un total de 4,4 milliards de dollars (dollars de 2006), sont limités. Il faut d'autres partenariats financiers avec le gouvernement fédéral, à l'aide de mécanismes comme la porte d'entrée de l'Atlantique, pour rétrécir davantage le déficit de l'infrastructure des transports.

La porte d'entrée de l'Atlantique, l'une des trois portes d'entrée désignées dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers du gouvernement fédéral, est admissible au financement de 2,1 milliards de dollars offert par ce fonds.

Récemment, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 41,4 millions de dollars dans le transport en commun dans la province. La majeure partie de ce fonds est attribuée aux trois services de transport urbain établis à Fredericton, à Saint John et dans le Grand Moncton pour faciliter le renouvellement ou l'expansion des immobilisations de capital. Un financement est aussi mis à la disposition d'autres grandes villes de la province qui sont intéressées à établir un service de transport en commun. Le gouvernement provincial a annoncé récemment un investissement de 650 000 dollars pour implanter un réseau de transport public dans la ville de Miramichi. Une autre ville étudie la possibilité de mettre sur pied un service de transport en commun.

Afin de relier les communautés rurales aux communautés urbaines, le financement est également accessible aux petites municipalités pour les aider à établir des services de navetteurs ruraux et urbains dans la province. Cette initiative appuie les objectifs relatifs aux changements climatiques du gouvernement ainsi que le programme d'autosuffisance.

Comme il a été déjà indiqué, le Nouveau-Brunswick est heureux du nouveau financement fédéral de l'infrastructure et est ravi que ces fonds répondent à plusieurs principes de financement proposés par le gouvernement provincial, y compris le besoin d'un financement à plus long terme et d'une flexibilité accrue. Toutefois, il faut prévoir beaucoup plus de fonds fédéraux pour que la province puisse combler ses besoins de transport stratégique au cours des 10 prochaines années et réaliser son objectif d'être autosuffisante d'ici 2026.

Rôle du gouvernement provincial

Actuellement, les gouvernements provinciaux du Canada atlantique dépensent collectivement plus d'un milliard de dollars par année pour les transports, principalement pour les routes. Ces dépenses excèdent les sommes qu'ils perçoivent en taxe provinciale sur les carburants et les droits de licence. Elles ne sont pas suffisantes non plus à elles seules pour entretenir et développer le réseau à long terme. Le total du budget de capital et du budget ordinaire du Nouveau-Brunswick pour les transports pour l'exercice financier 2007-2008 était de 345 millions de dollars, dont un engagement du gouvernement fédéral de 21 millions de dollars. De plus, il y avait un paiement de 542 millions de dollars au groupe Brun-Way pour l'achèvement de la route transcanadienne

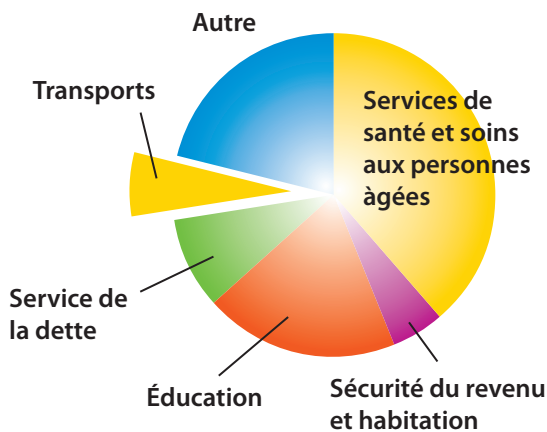


Figure 4:
Dépenses des programmes du N.-B.

dont 135 millions sont recouverts du gouvernement du Canada dans le cadre d'une entente à frais partagés. Le *Plan d'infrastructure routière du Nouveau-Brunswick 2008-2011* annoncé récemment prévoit un niveau de financement optimal de 180 millions de dollars par année sur trois ans pour la réfection des routes et des ponts de la province.

Les transports sont en concurrence avec d'autres secteurs subventionnés par le gouvernement dont la demande est forte comme la santé, l'éducation et les soins aux personnes âgées. Pour le Nouveau-Brunswick, les dépenses en transports représentent actuellement 6,3 % du budget provincial comparativement à près de 60 % pour la santé, l'éducation et les soins aux personnes âgées.

L'infrastructure des transports du Nouveau-Brunswick vieillit, ce qui fait augmenter les coûts d'entretien. Pour essayer de régler ce problème, les investissements dans l'infrastructure et les travaux d'entretien doivent devenir plus stratégiques et efficaces. Les dépenses doivent être fondées sur de l'information en temps réel pour qu'on puisse continuer de devancer les demandes en infrastructure. Le développement de systèmes de repérage pour mesurer et gérer les opérations et les actifs est une initiative clé pour atteindre l'efficacité et la durabilité.

La mise en œuvre de systèmes ultramodernes de transport intelligents et de gestion du réseau et de prise de décisions aide grandement à optimiser les décisions en matière d'investissement. La mise en œuvre récemment du Système de gestion des actifs (SGA) fournit un cadre technologique pour optimiser les investissements routiers. Le gouvernement provincial travaille aussi sur un Système de gestion des opérations (SFO) et un Système d'information géographique pour les transports (SIG-T) afin d'offrir un outil visuel et une base de données appuyant le Système de gestion des actifs et le Système de gestion des opérations.

Le Système de gestion des actifs indique comment les actifs se détériorent avec le temps et le moment propice pour les remettre en état afin d'éviter une reconstruction qui serait coûteuse. La gestion des actifs fournit un moyen de gérer le réseau routier de la province à un coût global moins élevé et en même temps d'accroître le rendement et la sécurité pour tous les usagers.

La mise en œuvre du Système de gestion des actifs en juillet 2008 optimisera la gestion des ressources humaines, de l'équipement et des matériaux utilisés pour les travaux d'entretien (été, hiver, ponts, entretien des bâtiments et des traversiers et projets d'immobilisations). Le Système de gestion des opérations fournira de l'information sur les tendances ainsi que les renseignements historiques exigés pour le système de gestion des actifs.

Rôles des municipalités et du secteur privé

Les administrations municipales doivent maintenir leur rôle d'autorités responsables sur leurs territoires pour la circulation locale des passagers et des marchandises. En 2005, le gouvernement du Canada et le gouvernement provincial ont signé une entente de 116 millions de dollars en recettes de la taxe fédérale sur l'essence d'une durée de cinq ans pour l'infrastructure municipale durable sur le plan environnemental. Une autre somme de 30 millions de dollars de la province a été promise pour l'investissement. Jusqu'à maintenant, un certain nombre de projets ont été annoncés à la suite de ce financement, dont les réseaux d'eau et d'égout et des routes municipales.



Le budget fédéral de 2007 a prévu une autre somme de 8 milliards de dollars à l'échelle nationale pour prolonger la durée du Fonds de la taxe sur l'essence de 2010 à 2014. Pour le Nouveau-Brunswick, cela se traduit par un investissement dans l'infrastructure municipale de 178,5 millions de dollars.

Aussi, le secteur privé doit continuer d'être innovateur dans la prestation des services de transport et fournir des réactions sur les politiques et la réglementation aux ordres d'administration appropriés. Les partenariats publics et privés continueront d'être envisagés comme un modèle de réalisation pour les gros projets d'infrastructure en matière de transport.



Fredericton

Défis en matière de politiques et de réglementation

Une législation et des politiques appropriées appuient l'utilisation sûre, sécuritaire et efficace de l'infrastructure des transports tout en favorisant le commerce et le développement. La durabilité de chaque mode de transport sera améliorée davantage si on s'assure que des politiques et une législation favorisent des raccordements intermodaux pour tous les modes de transport, y compris le transport routier, aérien, ferroviaire et maritime. Le cadre législatif et stratégique général doit tenir compte de tous les modes de transport afin que le réseau de transport multimodal des marchandises et des passagers du Nouveau-Brunswick appuie la réalisation de l'autosuffisance d'ici 2026.

Route

Mortalités, blessures et collisions sur les routes

Réduire les mortalités, les blessures et les collisions sur les routes, voilà un défi pour les fournisseurs de l'infrastructure ainsi que pour tous les usagers. Le gouvernement conçoit, construit et entretient non seulement l'infrastructure routière pour qu'elle réponde à des normes de sécurité acceptables, mais il assure certains services liés à la sécurité comme les services de police, l'immatriculation des véhicules et des conducteurs, l'inspection des véhicules et l'application de la Loi sur les véhicules utilitaires. Il fait aussi la promotion de la sécurité par des campagnes de publicité et de sécurité, des visites dans les écoles et la préparation et la distribution d'autre matériel éducatif.

Actuellement, l'installation de clôtures pour animaux sauvages est une priorité dans les régions où le taux d'incidence de collisions entre les véhicules et les gros animaux est élevé. Dans le cadre d'une initiative en cours, des clôtures seront érigées le long de 300 km de routes à des points chauds dans la province.

Le gouvernement provincial participe également à Vision sécurité routière 2010, une initiative pour réduire de 30 % le nombre moyen de mortalités ou de blessures graves survenues sur les routes entre 2008 et 2010. Diverses initiatives sont adoptées pour sensibiliser le public à la sécurité routière : améliorer la communication, la collaboration et la coopération entre les organismes qui s'occupent de la sécurité routière; accroître les mesures d'application des lois et améliorer la qualité de la collecte des données sur la sécurité des routes nationales.

On accorde déjà une grande attention à la sécurité des travailleurs de la construction routière. Jusqu'à maintenant, des efforts ont été entrepris pour sensibiliser le public. Plus récemment, on a adopté une loi doublant les amendes imposées pour les excès de vitesse dans les zones scolaires et de construction.

Harmonisation

L'harmonisation de diverses exigences réglementaires, y compris les poids et les dimensions uniformes des camions, l'utilisation de véhicules d'escorte et des méthodes d'application communes sont des sujets que le Nouveau-Brunswick et les autres provinces de l'Atlantique continuent d'étudier activement. Le Québec, l'Ontario et les États de la Nouvelle-Angleterre participent aussi à ces discussions. Les travaux en vue d'une harmonisation

accrue se poursuivent à l'échelle nationale par l'entremise du comité national sur les poids et dimensions des véhicules. Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé continue aussi ses efforts dans le domaine de l'harmonisation. Ces mesures d'harmonisation appuieront la vision d'un réseau de transport qui permet la circulation continue des personnes et des biens à l'intérieur de la province et à destination et en provenance des principaux réseaux d'échanges commerciaux.

Questions externes

Il y a d'autres importants dossiers stratégiques à l'extérieur du Canada atlantique. À titre d'exemple, l'élargissement à quatre voies de la route 185 au Québec, qui est le raccordement externe de la route transcanadienne pour toute la région atlantique, doit être achevé dans un temps opportun de façon à maintenir et à appuyer les nouvelles tendances commerciales. Également, des restrictions de poids au printemps sont appliquées sur la route transcanadienne au Québec, ce qui a un impact négatif direct sur l'économie du Canada atlantique. Le Québec est la seule province qui applique cette restriction sur la route transcanadienne.

L'accroissement des poids permis sur toute la route Interstate 95 au Maine est essentiel au développement économique au Maine et au Canada atlantique. Sur certaines routes Interstate, le poids permis est de 100 000 livres (45 360 kg), tandis que sur la seule route Interstate qui est reliée au Nouveau-Brunswick, le poids permis n'est que de 80 000 livres (36 290 kg) jusqu'à la partie du Turnpike du Maine. Ces limites de poids imposent des contraintes considérables au raccordement principal pour le transport de marchandises de la région vers son principal lien commercial, les États-Unis. Cette situation a des effets néfastes directs sur l'économie du Canada atlantique et du Maine et ne favorise pas le développement d'un corridor commercial de l'ALENA. Comme autres avantages, si les limites de poids étaient 100 000 livres sur l'I-95, les émissions de gaz à effet de serre seraient réduites; au lieu de cinq camions, quatre camions pourraient transporter la même quantité de marchandises.

La désignation récente de l'I-95 par les États-Unis comme un des « six corridors de l'avenir » est positive et devrait mener à d'autres améliorations. L'importance de la route 9 de Calais à Bangor augmente pour les échanges commerciaux des États-Unis. Idéalement, la route devrait être élargie à quatre voies et sa désignation comme route Interstate devrait être envisagée.

Systèmes de transport intelligents (STI)

L'utilisation de la technologie dans le réseau de transport peut apporter des solutions efficaces aux problèmes de transport qui pourraient autrement être résolus avec une mise de fonds importante pour les nouveaux projets d'infrastructure. La mise au point et le déploiement coordonnés de la technologie des Systèmes de transport intelligents contribuent à faire avancer l'efficacité, la sûreté et la mobilité des réseaux de transport, à offrir un accès accru aux services et à réduire les effets environnementaux.

Les recommandations de l'Étude sur la planification stratégique régionale des Systèmes de transport intelligents (STI) dans les provinces de l'Atlantique de novembre 2002 a fourni un point de départ pour examiner l'utilisation répandue des technologies de systèmes de transport intelligents dans la planification et dans la construction de l'infrastructure des transports. Par exemple, la province a installé trois systèmes de pesage autoroutier dynamiques (PAD) à grande vitesse sur la route transcanadienne afin de permettre aux véhicules conformes aux limites de poids de contourner les

pesées routières des véhicules commerciaux. À un seul site, les économies pour l'industrie du camionnage sont évaluées à plus de 600 000 \$ par année.

Des stations météo du Système d'information météorologique routière (SIMR) ont été installées le long du réseau routier national au Nouveau-Brunswick. Celles-ci fournissent des données valables qui facilitent les travaux d'entretien en hiver.

Le gouvernement provincial a participé à un effort national visant à obtenir le numéro de téléphone 511 afin de permettre au public voyageur d'obtenir des renseignements sur la météo et sur les conditions routières. Les systèmes d'information au public voyageur, sur le Web et au téléphone, peuvent aider les gens à prendre des décisions éclairées en matière de voyage en leur fournissant de l'information en temps réel comme sur l'état des routes en hiver, les zones de construction et les retards, les horaires des traversiers ainsi que d'autre information sur le transport et le tourisme.

L'établissement en 2004 du Centre national de recherche sur les STI ruraux à l'Université du Nouveau-Brunswick appuie les objectifs de Transports Canada et du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick qui sont d'accroître la recherche et le développement des STI grâce à des projets de recherche précis et au perfectionnement des étudiants au deuxième cycle. Jusqu'à maintenant, huit projets ont été réalisés et un neuvième est en cours.

Le gouvernement provincial poursuivra son travail en STI pour favoriser l'innovation dans le domaine des transports, à l'échelle provinciale, régionale et nationale, en déployant des efforts particuliers pour devenir un chef de file et un champion des STI. Le déploiement des STI dans l'ensemble du Nouveau-Brunswick assure aussi un débouché pour les entreprises de la province qui fabriquent les produits et offrent les services connexes des STI. À cette fin, une stratégie provinciale des STI de 10 ans qui est axée sur ces objectifs est en cours d'élaboration.

Réseaux de transport viables

Le secteur des transports produit environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada et au Nouveau-Brunswick. De cette quantité, plus de 70 % provient du transport routier, les automobiles, les véhicules utilitaires sport et les camions gros tonnage diesel étant les principaux émetteurs. Même si le transport ferroviaire a été considéré comme le plus efficace sur le plan énergétique ou le plus faible émetteur sur les liaisons de longue distance, il représente seulement une minime partie du flux total des transports.

Les efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ont été concentrés dans les secteurs suivants : innovation pour le réseau utilisant des systèmes de transport intelligents comme les postes de pesage dynamiques et les systèmes automatisés de stations météo route; efficacité accrue du système par des améliorations au réseau et aux passages frontaliers; meilleur rendement des transporteurs grâce à une évaluation et à une mise en œuvre de la technologie. L'adoption récente d'exigences en matière d'achat vert pour les véhicules du gouvernement est un point de départ pour faire du parc de véhicules du gouvernement un utilisateur modèle de véhicules utilisant d'autres carburants.

L'industrie du camionnage évalue actuellement un certain nombre de technologies relatives aux émissions de gaz à effet de serre, y compris les systèmes d'injection d'hydrogène comme carburant, les dispositifs contre la marche au ralenti et les caractéristiques aérodynamiques. Les progrès de ces

initiatives, en plus de l'expansion des services de transport en commun, et les solutions de rechange au transport multimodal comme des services ferroviaires améliorés, grâce à l'investissement de capitaux dans l'amélioration des voies de courte ligne, constitueront une base solide pour un réseau de transport viable.

Transport aérien

Frais fédéraux

Les aéroports peuvent être financièrement viables à condition que le contexte d'exploitation soit propice. Depuis le processus de cession des aéroports, le gouvernement fédéral a continué d'imposer des coûts au système de transport aérien. Le loyer des aéroports, jusqu'à que la formule de mai 2005 en vigueur entre le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et la taxe d'accise sur les carburants coûtent à l'industrie des centaines de millions de dollars par année. L'investissement par le gouvernement fédéral dans le transport aérien est disproportionnel par rapport à la somme d'argent qu'il perçoit du réseau.

Libéralisation de la politique aérienne

Les conditions sont propices à une autre libéralisation des politiques sur les services aériens au Canada. Le nombre de passagers aux aéroports au Nouveau-Brunswick a augmenté de près de 20 % au cours des trois dernières années, et en 2006, la marque d'un million de passagers a été dépassée pour la première fois dans l'histoire de la province.

Bon nombre de communautés canadiennes ont actuellement des choix limités pour obtenir des services aériens vers des marchés internationaux et transfrontaliers clés. Le mieux-être social et économique d'une communauté peut être touché par la décision d'une ligne aérienne d'offrir ou non un service. Un régime aérien plus libéralisé permettra à nos communautés de devenir des intervenants plus importants dans l'économie mondiale.

Comme il a déjà été mentionné, la province a enregistré, au cours des dernières années, une croissance phénoménale des services aériens nolisés et de passagers réguliers internationaux et transfrontaliers. La politique aérienne internationale du gouvernement fédéral *Ciel bleu* sera un facteur clé dans la croissance à l'avenir.

Équité du service de l'ASFC

L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable des services douaniers aux points d'entrée dans l'ensemble du pays, y compris aux aéroports. L'ASFC offre gratuitement à de nombreux aéroports des heures prolongées pour les services douaniers tandis qu'elle offre ses services à d'autres aéroports sur une base de recouvrement des coûts, d'où la difficulté à attirer et à maintenir des services aériens internationaux. Un deuxième problème concerne la disponibilité du personnel de l'ASFC pour les nouveaux services aux aéroports.

Récemment, l'annonce du gouvernement du Canada concernant la prolongation sans frais jusqu'à minuit des heures de service de l'ASFC aux aéroports de Fredericton et Moncton a été bien accueillie. Il s'agit d'une importante amélioration pour ces aéroports. D'autres améliorations pourraient être nécessaires pour que de nouveaux services soient offerts en dehors de ces nouvelles heures afin de maximiser les retombées économiques.

Une industrie aérienne sûre et sécuritaire

La sûreté et la sécurité ont toujours été des éléments primordiaux dans l'industrie aérienne. Les menaces mondiales et les infractions aux codes de sécurité ont exigé une prudence accrue de la part de toutes les parties. Le défi a été et continuera d'être la répartition adéquate des investissements en sécurité où le risque est le plus élevé.

Transport ferroviaire

Le Nouveau-Brunswick continue de participer aux initiatives de la sécurité ferroviaire; il surveille la réglementation en matière de sécurité des lignes ferroviaires de courtes lignes. À mesure que l'infrastructure des lignes ferroviaires de courtes lignes vieillit, le besoin d'une surveillance adéquate en matière de sécurité demeure une priorité essentielle.

De nombreux expéditeurs dans l'ensemble du Canada dépendent largement du transport ferroviaire pour acheminer leurs produits vers les marchés. Dans bien des cas, les longues distances qui les séparent du marché, le volume important des produits expédiés et la faible valeur de ces produits rendent essentiellement les expéditeurs captifs du transport ferroviaire. Aucun autre mode de transport ne leur permet de déplacer ces produits de façon rentable.

Puisque les chemins de fer de courtes lignes dépendent souvent des chemins de fer de catégorie 1 pour transporter les marchandises à destination et en provenance de leurs lignes, les transporteurs ferroviaires de courtes lignes doivent avoir un recours efficace lorsqu'ils sont aux prises avec des problèmes de tarifs et de services qui limitent de façon injuste la circulation des marchandises. Les gouvernements doivent être prêts à appuyer tous les chemins de fer qui veulent avoir accès à un transport amélioré des marchandises. Le CN et les chemins de fer de courtes lignes de l'Atlantique devraient envisager la possibilité de conclure des ententes de coproduction pour améliorer l'accès à Halifax et à Saint John.

Transport maritime

Limites d'emprunt

Vu les besoins d'infrastructure pour les ports des administrations portuaires canadiennes, l'accès à un financement pour la remise en état est essentiel. Actuellement, les ports des administrations portuaires canadiennes sont limités dans leur capacité d'emprunt par leurs lettres patentes. Même si les ports des administrations portuaires canadiennes (Saint John et Belledune) peuvent accéder à des fonds fédéraux, ce processus d'emprunt est très long et lourd. Ces limites d'emprunt devraient être remplacées par des limites déterminées par le marché. En attendant que des modifications soient apportées à la *Loi maritime du Canada*, pour permettre à ces ports de demander un financement relatif à l'infrastructure, la viabilité environnementale et la mise en œuvre des mesures de sécurité sont des étapes initiales importantes.

Frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine

La nécessité d'établir un équilibre entre la sécurité et le transport efficace et sûr des passagers et des marchandises aux passages frontaliers du Nouveau-Brunswick continue d'être une grande préoccupation. La nouvelle législation aux États-Unis, y compris le préavis obligatoire pour les expéditeurs,

l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) et les nouveaux frais d'inspection frontalière proposés pour les transporteurs commerciaux qui entrent aux États-Unis, auront des effets néfastes sur le commerce et les voyages interfrontaliers. Ainsi, le Nouveau-Brunswick doit continuer à travailler avec les gouvernements canadien et américain et avec les autres autorités provinciales et les États pour régler les problèmes frontaliers afin d'appuyer un développement économique et social accru.

Ponts internationaux

Il y a, entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, 16 passages frontaliers internationaux dont neuf sont des ponts internationaux. La construction d'un dixième pont international est en cours sur la rivière Sainte-Croix à St. Stephen. Ce pont devrait être terminé à la fin de 2008. Même si les travaux routiers, le pont et la nouvelle installation de l'Agence des services frontaliers du Canada seront achevés d'ici la fin de 2008, les autorités américaines ont indiqué récemment que leur nouvelle installation à Calais ne sera pas fonctionnelle avant la fin de 2009, ce qui retardera l'ouverture du nouveau passage d'un an.

Le gouvernement fédéral a transféré la propriété des ponts internationaux aux provinces au début des années 1990, mais il a conservé sa compétence sur ces ouvrages. Le Nouveau-Brunswick et le Maine partagent les coûts d'entretien, chaque partie étant responsable de la moitié du pont. Il y a alternance des gestionnaires de projets entre les deux entités pour la construction des nouveaux ponts. Le Maine construit le pont international à St. Stephen/Calais, alors que le Nouveau-Brunswick gérera la construction à Clair/Fort Kent, qui est actuellement à l'étape de la planification.



Défis en matière de services

Services aériens passagers

Le service aérien est essentiel à la prospérité économique et sociale du Nouveau-Brunswick puisqu'il relie la province aux destinations nationales et internationales. Air Canada a toujours été le principal transporteur aux aéroports du Nouveau-Brunswick et offre actuellement environ 75 % des services passagers réguliers dans la province. La présence de WestJet dans la province a augmenté récemment. Cette ligne aérienne offre maintenant des services passagers réguliers à longueur d'année entre le Nouveau-Brunswick et Toronto et le Nouveau-Brunswick et Hamilton, ce trafic représentant 18 % du total; Continental Airlines obtient le reste.



Bathurst

Les pressions financières dans une industrie turbulente ont contribué à l'abandon de plusieurs routes au Nouveau-Brunswick au cours des dernières années, les plus grandes réductions des services ayant eu lieu aux aéroports dans le Nord du Nouveau-Brunswick. En 1999, les quatre aéroports du Nord du Nouveau-Brunswick offraient des services de passagers réguliers. L'aéroport de Bathurst est le seul aéroport du Nord du Nouveau-Brunswick qui offre un service passagers régulier aujourd'hui. Il faut d'autres services aériens au Nouveau-Brunswick, dans le Nord aussi bien que dans le Sud. Il faut également un plus grand nombre de vols directs entre le Nouveau-Brunswick et des destinations aux États-Unis et en particulier en Nouvelle-Angleterre.

Services de fret aérien

On étudie actuellement la faisabilité de l'accès de l'Aéroport international du Grand Moncton à la capacité de fret disponible sur les vols internationaux survolant Moncton dans le cadre de la porte d'entrée de l'Atlantique. L'accent est mis sur la croissance au Canada atlantique des services d'importation et d'exportation de fret aérien via l'Aéroport international de Moncton. L'aéroport a été désigné récemment dans le cadre du Programme fédéral de transbordement de fret aérien international. Ce programme facilitera la mise en marché de l'aéroport pour mieux développer ses activités de fret aérien.

Via Rail

Un défi important se pose pour le transport ferroviaire des passagers au Nouveau-Brunswick : La direction fédérale a tenté de récupérer une plus grande partie du coût pour Via Rail.

Même si les trains sont pleins, seule la côte est du Nouveau-Brunswick est desservie, et ce seulement six jours par semaine. L'« Ocean » devrait offrir un service quotidien. Deux des trois grandes villes du Nouveau-Brunswick n'ont aucun accès direct au service ferroviaire de passagers.

Transport maritime à courte distance

Le transport maritime à courte distance peut être défini de différentes façons. La définition commune est la suivante : transport côtier, habituellement comme solution de rechange au transport routier ou ferroviaire. Le transport maritime de courte distance peut également désigner le transport par navires de marchandises ou de personnes à destination ou en provenance de lieux qui ne sont pas de l'autre côté d'un océan.

Le transport terrestre est actuellement le moyen le plus populaire de transporter les marchandises puisque la majeure partie des marchandises en Amérique du Nord sont actuellement transportées par camions; toutefois, le transport côtier demeure une ressource non exploitée dans le domaine du

transport. Le transport maritime de courte distance peut s'avérer un moyen plus efficace et plus rentable que les modes terrestres actuels si on examine le coût entier de chaque mode de transport, y compris l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure à long terme. De plus, le transport de courte distance pourrait prolonger la durée de vie utile de notre infrastructure terrestre actuelle en faisant dévier la circulation vers ce mode non exploité. Si ce développement est réalisé de façon conviviale pour l'environnement, il pourrait contribuer aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les possibilités actuelles comprennent un service maritime amélioré de Saint John au Mexique pour les déplacements par conteneurs ainsi que vers d'autres destinations aux États-Unis, aux Caraïbes et en Amérique du Sud.

Industrie des navires de croisière

L'industrie des navires de croisière a connu une croissance vertigineuse au Nouveau-Brunswick au cours des dernières années. Les efforts déployés par les administrations portuaires locales et les représentants du tourisme ont permis d'accueillir des douzaines de navires de croisière annuellement, en particulier au port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Le gouvernement provincial continuera d'appuyer les projets comme Projet 200 pour attirer les navires de croisière. Le nombre de passagers sur les navires de croisière a été élevé et encourageant, la moyenne ayant été près de 104 000 passagers par année pendant les trois dernières années. Les investissements stratégiques, comme un nouveau terminal pour les navires de croisière, des systèmes entièrement électroniques pour le débarquement et l'embarquement et les améliorations à l'infrastructure au centre-ville visant le tourisme et l'industrie des navires de croisière favoriseront ce service et encourageront sa croissance.

Services de traversiers – traversiers fluviaux

La mise en œuvre d'un *Plan d'amélioration des services de traversiers par câble à long terme* est entreprise afin de maintenir la flotte en bon état et de respecter la *Loi sur la marine marchande* du Canada. Quatre traversiers ont subi des travaux importants d'amélioration; un nouveau traversier par câble de 24 voitures est entré en service à Gondola Point en septembre 2004 et un deuxième traversier par câble de 24 voitures est entré en service à cet endroit à l'automne 2007.

Transports par autobus interurbain et transport en commun urbain

Les services de transport urbain et les services d'autobus interurbains font l'objet d'un intérêt renouvelé, grâce en partie aux préoccupations accrues concernant l'environnement et à l'innovation dans la conception des autobus. Ces innovations donnent au public une solution de rechange en matière de transport qui est confortable et abordable et qui offre plusieurs commodités modernes.

Des services de transport en commun urbain sont disponibles dans les trois centres urbains : Moncton, Saint John et Fredericton, et desservent environ 30 % de la population dans ces régions. Actuellement, plus de 90 % des navetteurs au Nouveau-Brunswick utilisent les automobiles, 7 % marchent et 2 % utilisent les transports en commun.

Les trois services de transport urbain ont dressé des plans d'investissement en capital avec l'aide du gouvernement fédéral pour accroître le nombre d'usagers. Les objectifs sont de réduire l'âge moyen du parc de véhicules, d'accroître les services et d'améliorer les installations d'entretien.





En juin 2007, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il élaborerait une Stratégie nationale pour le transport en commun pour le Canada. Cette annonce suit la demande de plusieurs groupes nationaux, y compris la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne du transport urbain qui ont réclamé une telle stratégie.

La Stratégie nationale du transport en commun vise à optimiser les responsabilités uniques et les perspectives et capacités de chaque ordre d'administration et des principaux intervenants. Elle vise à établir un cadre pour la participation du gouvernement fédéral au transport en commun, ainsi que dans les secteurs clés de collaboration continue. Le gouvernement provincial collabore avec les villes de Fredericton, Miramichi, Moncton et Saint John et une autre ville pour ce qui est des services de transport urbain. Le gouvernement provincial encourage aussi les services de navettage entre les régions rurales et urbaines, pour lesquels les municipalités appuient l'exploitant selon les besoins.

Transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux

Les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ont besoin d'un transport personnel qui est accessible et qui leur permet de garder leur autonomie. Ce service est de plus en plus important à mesure que la population du Nouveau-Brunswick vieillit. L'accessibilité devrait être assurée pour tous les modes de transport, afin que les gens ne soient pas limités dans leurs déplacements.

Le gouvernement provincial continue d'aider les personnes handicapées par le Programme des véhicules adaptés. Ce programme permet de modifier des véhicules pour répondre aux besoins individuels afin d'assurer la mobilité personnelle.

Plan d'action

Les mesures suivantes doivent être prises au cours des 10 prochaines années pour relever les défis du financement, des politiques, de la réglementation et des services de façon à appuyer la prospérité économique et sociale continue du Nouveau-Brunswick et l'objectif d'autosuffisance d'ici 2026. Ces mesures reconnaissent que pour que la province soit autosuffisante, il est tout aussi important de maintenir l'infrastructure actuelle afin d'appuyer les niveaux d'activité sociale et économique actuels que d'exploiter de nouvelles possibilités de développement.

Le Plan d'action sera révisé régulièrement pour tenir compte des changements clés dans les orientations stratégiques ainsi que des réactions des intervenants.

Relever les défis financiers

- Une somme de 2,2 milliards de dollars sur 10 ans est requise de la part des gouvernements provincial et fédéral pour les projets de développement routier suivants :
 - 1 Achever l'élargissement à quatre voies de la route 1 le plus rapidement possible dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique;
 - 2 Poursuivre l'aménagement du boulevard périphérique provincial (routes 11, 17, 2, 7 et 1);
 - 3 Achever la voie de contournement de Welsford sur la route 7;
 - 4 Achever la voie de contournement de Marysville/Nashwaak sur la route 8;
 - 5 Améliorer la route 180 et la route 108;
- Une somme de 2,2 milliards de dollars sur 10 ans est requise de la part des gouvernements fédéral et provincial pour la réfection de l'infrastructure routière.
- Il faut continuer d'analyser le recours à des partenariats publics-privés comme modèles de réalisation de gros projets d'infrastructure en matière de transport lorsqu'il y a des retombées évidentes pour la population et les contribuables néo-brunswickois.
- Une somme pouvant atteindre 50 millions de dollars sur 10 ans est requise de la part des gouvernements fédéral et provincial et du secteur privé pour l'aménagement et la réfection de l'infrastructure ferroviaire de courtes lignes.
- Il faut, dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique, des investissements immédiats pour d'autres projets visant l'aéroport de Moncton, le port de Saint John et le port de Belledune.
- Il faut établir des crédits budgétaires préannuels pour faciliter les travaux d'entretien, de réfection et d'amélioration et favoriser l'optimisation des décisions en matière de dépenses en prévoyant les retards ou l'avancement imprévus des projets.
- Il faut optimiser les investissements dans le réseau routier dans le cadre des allocations budgétaires à l'aide d'outils décisionnels améliorés, y compris le Système de gestion des actifs, le Système de gestion des opérations et le Système d'information géographique pour les transports.

- Il faut continuer de participer avec le gouvernement fédéral, les municipalités locales et les intervenants aux programmes fédéraux d'infrastructure à frais partagés pour les divers modes de transport, s'il y a lieu.

Relever les défis en matière de politiques et de réglementation

Transport routier

- Installer 300 km de clôture pour animaux sauvages à des pints chauds dans l'ensemble de la province.
- Accroître les mesures de sécurité routière actuelles à l'aide d'outils supplémentaires.
- Continuer d'harmoniser la législation concernant les poids et les dimensions des véhicules pour réduire le fardeau de la réglementation dans l'ensemble du Canada, au Canada atlantique et dans les États de la Nouvelle-Angleterre.
- Travailler à l'harmonisation des exigences relatives à l'utilisation des longs ensembles de véhicules sur les routes à chaussées séparées à plusieurs voies dans l'Est du Canada.
- Mettre en œuvre les améliorations au système de permis spéciaux pour les charges de poids et de dimensions excédentaires.

Transport aérien

- Intervenir pour atteindre un meilleur équilibre entre l'argent retiré du système aérien par le gouvernement fédéral et les sommes qui y sont réinvesties.
- Encourager une libéralisation accrue du service aérien transfrontalier et international en faisant la promotion de négociations multilatérales comprenant la représentation des aéroports.
- Intervenir pour obtenir les services requis de l'ASFC sans frais après minuit dans les aéroports de la province afin d'assurer des nouveaux services aériens internationaux et transfrontaliers de passagers et de fret.
- Promouvoir une industrie aérienne sûre et sécuritaire de façon à ne pas réduire la compétitivité de l'industrie aérienne canadienne.
- Continuer de promouvoir des possibilités de fret aérien à l'aéroport de Moncton par des investissements en partenariat dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique.

Transport ferroviaire

- Continuer de promouvoir la sécurité ferroviaire en participant aux programmes nationaux auxquels participent les intervenants clés et encourager l'octroi d'un financement accru pour appuyer ces programmes.
- Intervenir en vue d'obtenir un cadre stratégique ou législatif qui établit un équilibre entre les intérêts de tous les usagers des transports ferroviaires et qui tient compte de l'utilisation accrue de la capacité ferroviaire par divers mécanismes. Encourager les droits de recours pour tous les exploitants de services ferroviaires à l'Office des transports du Canada dans les situations où la concurrence est faible ou absente.
- Intervenir afin que le gouvernement fédéral augmente son financement pour la sécurité des passagers ferroviaires, offre un financement pour les passages à niveau et élargisse l'admissibilité pour inclure tous les exploitants de services ferroviaires.

- Travailler avec le gouvernement fédéral et les chemins de fer de courtes lignes du Nouveau-Brunswick dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique en vue d'un financement pour l'augmentation de la capacité de transport des voies ferroviaires à 286 000 lb.

Transport maritime

- Déterminer l'infrastructure essentielle pour appuyer les ports.
- Faire des efforts afin d'accroître les limites d'emprunt pour les ports des administrations portuaires canadiennes.
- Accroître les possibilités d'utiliser le transport maritime de courtes lignes.
- Dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique, chercher à créer des partenariats financiers en vue des investissements nécessaires à Saint John et à Belledune.
- Continuer de promouvoir le développement de l'industrie des navires de croisière au Nouveau-Brunswick et étudier la faisabilité d'accroître les services aux navires de croisière.

Transport multimodal

- Effectuer l'étude des systèmes de transport intelligents (STI) pour cerner les possibilités de recherche, de développement, de déploiement et de marketing des applications technologiques afin de maximiser l'efficacité et la sécurité des systèmes de transport et afin de réduire les effets sur l'environnement.
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie des STI sur 10 ans pour le Nouveau-Brunswick.
- Accroître les projets actuels visant un réseau de transport viable sur le plan environnemental en mettant l'accent sur les possibilités de transport multimodal pour le transport des marchandises et des passagers et sur les possibilités d'accroître l'utilisation des autobus interurbains et les systèmes de transport urbain, les services de navette et le covoiturage.
- Appuyer les projets visant à améliorer l'efficacité à la frontière pour tous les modes de transport sans compromettre la sécurité.

Relever les défis en matière de service

- Promouvoir la prestation d'autres services aériens passagers dans la province et la prestation continue d'un service aérien régulier dans le Nord du Nouveau-Brunswick.
- Poursuivre le travail avec les divers intervenants pour accroître les services de fret aérien à l'aéroport de Moncton. Étudier également les possibilités de transport de marchandises pour les autres aéroports du Nouveau-Brunswick.
- Travailler avec Via Rail pour améliorer les services dans la province.
- Poursuivre la mise en œuvre des plans d'amélioration des services de traversiers fluviaux.
- Continuer d'offrir des subventions aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport.
- Continuer de promouvoir l'utilisation des autobus interurbains et des services de transport en commun dans les villes.
- Continuer de participer au développement de la porte d'entrée de l'Atlantique par l'entremise du forum fédéral provincial. Viser des mesures d'investissement précoces.

Conclusion

Le Nouveau-Brunswick au Centre présente une vision d'un réseau de transport multimodal qui répondra aux besoins des usagers et qui appuie l'objectif d'autosuffisance de la province. Le présent document décrit le réseau actuel, ainsi que les défis qui touchent tous les modes de transport en ce qui a trait au financement, aux politiques, à la réglementation et aux services. Le succès de cette stratégie repose sur des partenariats clés et sur des investissements du gouvernement fédéral et du secteur privé. Le gouvernement provincial ainsi que le gouvernement fédéral devront aussi modifier leur réglementation et leurs politiques afin que cette stratégie devienne une réalité. Le Plan d'action présente des mesures que le gouvernement provincial entreprendra pour relever les défis indiqués et obtenir du succès maintenant et à long terme. Il est reconnu que le Plan d'action doit demeurer dynamique et être révisé régulièrement pour tenir compte des principaux changements dans les orientations stratégiques et des commentaires continus des intervenants.

On peut faire parvenir des commentaires sur le document à l'adresse de courriel suivante : **multimodal@gnb.ca** ou les commentaires peuvent être envoyés à l'adresse postale suivante : Direction des politiques des transports, Ministère des Transports, C.P. 6000, Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1.

Annexe A : Couches et cartes de l'infrastructure

(présente les couches nationales, régionales et provinciales de l'infrastructure des transports)

Nouveau-Brunswick

Routes

| Couche | Critères stratégiques (abrévés) | Résultat |
|-------------------|--|---|
| Nationale | Le Réseau routier national et les raccordements intermodaux | Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus les raccordements intermodaux |
| Région atlantique | Le Réseau routier national et les raccordements intermodaux | Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus les raccordements intermodaux |
| Provinciale | Le Réseau routier national et les raccordements intermodaux, plus le réseau des routes locales, collectrices et de grande communication entretenues par le gouvernement provincial | Routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95, plus les raccordements intermodaux Routes de grande communication 3, 4, 10 et bretelles d'échangeur routier Routes collectrices 100 – 199 Routes locales 200 – 999, plus routes désignées |



Nouveau-Brunswick

Aéroports

| Couche | Critères stratégiques (abrévés) | Résultat |
|-------------------|--|--|
| Nationale | Le Réseau national des aéroports et autres plaques tournantes régionales importantes | Fredericton, Moncton, Saint John (principales plaques tournantes régionales non désignées dans le présent document) |
| Région atlantique | Le Réseau routier des aéroports et autres plaques tournantes régionales importantes | Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst, Charlo, Saint-Léonard. |
| Provinciale | Le Réseau national des aéroports, plaques tournantes régionales importantes, aéroports régionaux et locaux, aéroports certifiés au N.-B. | Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst, Charlo, Saint-Léonard, Miramichi, Grand Manan, Pokemouche, Woodstock, St. Stephen, Edmundston. |



Nouveau-Brunswick

Lignes ferroviaires

| Couche | Critères stratégiques (abrégés) | Résultat |
|-------------------|---|---|
| Nationale | <ul style="list-style-type: none"> • Catégorie 1 • Lignes de chemin de fer de courtes lignes reliées à la catégorie 1 et transportant au moins 25 000 charges de voiture par année ou l'équivalent en poids • Lignes ferroviaires de passagers interurbaines et terminaux qui desservent au moins 50 000 personnes par année | CN; New Brunswick Southern Railway; Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe; New Brunswick East Coast Railway; Montreal, Maine and Atlantic Railway, VIA Rail |
| Région atlantique | Semblable | Semblable |
| Provinciale | Semblable | Semblable |



— CN — NB East Coast
— NB Southern — VIA Rail

Nouveau-Brunswick

Ports maritimes

| Couche | Critères stratégiques (abrégés) | Résultat |
|-------------------|--|---|
| Nationale | <ul style="list-style-type: none"> • Ports des administrations portuaires canadiennes actuels ou • Ports ne relevant pas des administrations portuaires canadiennes accueillant au moins 100 camions par jour (dans chaque direction), ou • Ports ne relevant pas des administrations portuaires canadiennes accueillant au moins 50 000 équivalents vingt pieds (EVP) de marchandises par année ou l'équivalent en poids | Saint John (APC), Belledune (APC), Bayside, Dalhousie |
| Région atlantique | Semblable | Semblable |
| Provinciale | Semblable | Semblable |



Nouveau-Brunswick

Travriers

| Couche | Critères stratégiques (abrégés) | Résultat |
|-------------------|---|--|
| Nationale | Tous les traversiers internationaux ou interprovinciaux d'appartenance canadienne et l'infrastructure connexe (à longueur d'année ou saisonnier) | Traversier de Saint John à Digby |
| Région atlantique | Semblable | Semblable |
| Provinciale | <ul style="list-style-type: none"> Tous les traversiers internationaux ou interprovinciaux d'appartenance canadienne et l'infrastructure connexe (à longueur d'année ou saisonnier) Services de traversier des îles Traversiers fluviaux | Traversier de Saint John à Digby (fédéral) Services de traversier l'Île de Grand Manan Services de traversier de d'Île Deer Services de traversier de l'Île Whitehead |



