

# Initiative de transport urbain de Saint-Jean

approche communautaire pour  
l'évaluation et l'amélioration de l'accès aux transports



# Sara Stashick, Coordonnatrice de projet

## **Consultante en développement durable**

Gestion de projet pour organismes sans but lucratif

Développement de programmation communautaire

Conception « Communauté globale »

Développement de programme d'Entreprise de  
développement social

Certification professionnelle de l'Université Simon Fraser,  
(Centre pour le développement des collectivités durables)



# Objectif du projet et groupe cible

« La découverte et la promotion de solutions durables de transport urbain qui va augmenter l'accessibilité des transports en commun pour les résidents à faible revenu à Saint John, en mettant l'accent sur les 'travailleurs pauvres', les parents seuls et les résidents utilisant les services communautaires. »



# Partenaires du projet

- Vibrant Communities Saint John (organisme chef de file)
- Ville de Saint John (sanctionné par le conseil municipal)
- Saint John Transit
- Business Community Anti-Poverty Initiative (BCAPI)
- Chambre de commerce de Saint John
- UNB à Saint John
- Quartiers prioritaires (représentation des résidants)



# L'initiative de transport urbain de Saint John

Échéancier: Janvier - avril 2012

- Priorité au transport public. D'autres modes de transport aussi explorés
- L'engagement des médias régionaux très fort - le transport est une question clé chez les Canadiens de l'Atlantique



# Particularités de l'initiative

- Approche multi-sectorielle - toutes les parties prenantes impliquées
- Résidants à faible revenu recrutés pour le projet - Amélioration de l'employabilité du public cible
- Déroulent dans un climat d'incertitude:
  - Autobus Acadia Coach Lines en grève
  - Autobus Metro Transit (Halifax) en grève
  - Autobus Codiac Transpo (Moncton) a un mandat de grève
  - Récentes réductions du financement du transport en commun de Saint John, menant à des réductions de service





# Objectifs du projet

- Mieux comprendre ce que vivent les utilisateurs actuels du transport en commun - ce qui fonctionne bien et ce qui doit être amélioré
- Explorer les perceptions et les expériences des éventuels utilisateurs afin :
  - De comprendre pourquoi ils n'utilisent pas le transport en commun aujourd'hui
  - D'identifier les moyens de rendre le transport plus accessible, en particulier pour les groupes cibles (résidents à faible revenu)



# Objectifs du projet

- Identifier des approches, politiques et pratiques innovatrices pouvant mener à des solutions plus durables pour le transport.
- Cibler 300 résidents pour enquêtes et entrevues.





# Équipe du projet

- Enquêteurs communautaires - sondages un-à-un et groupes de discussion avec les résidents
- Gestionnaire de l'information – a compilé les données de réponse du sondage, a assuré la cohérence des données; a aidé à l'analyse des données
- UNB Research Group - recherches pratiques prometteuses dans des «communautés comparables »
- Comité directeur - soutien fourni au besoin



# Conception de la recherche

- La définition de « service de transport accessible » est subjective - l'enquête devrait permettre aux répondants de définir et d'évaluer le transport en commun grâce à leur contexte personnel;
- L'enquête devraient être conçue pour recueillir des informations de tous les répondants vivant sous le même toit (données sur la famille);
- Destinations clés - l'enquête devrait identifier les secteurs clés de la ville où groupe cible a accès aux nécessités de la vie.



# Conception de la recherche (suite)

- De quelles façons le transport est-il inaccessible à notre auditoire cible?
- Qu'est-ce qui pourrait être fait pour rendre le transport plus accessible à notre auditoire cible?
- Quelles sont les forces existantes du système qui doivent être préservées?
- Quel serait l'impact de notre public cible, si les changements recommandés étaient faits?



# Stratégie de recherche

- Partie 1: des entrevues (enquêtes) en personne avec les résidants, autant que possible, afin d'assurer la participation de l'auditoire cible
  - Dans les autobus, abribus et dans les files d'attente à l'arrêt d'autobus ,et dans les refuges ou les arrêts de bus
  - En ligne
  - Les employeurs locaux
  - Les établissements d'enseignement
  - Fournisseurs de services communautaires
  - Emplacements centraux dans les quartiers prioritaires



# Stratégie de recherche (suite)

- Partie 2: Groupes de discussion avec les répondants au sondage (peut choisir au moment de l'entrevue initiale)
  - Quartiers prioritaires (x2)
  - Familles
  - Les nouveaux immigrants
  - Les non utilisateurs (utilisation des véhicules personnels)
  - Les conducteurs de transport en commun
  - L'équipe d'interview communautaire
- Partie 3: Des recherches prometteuses pratiques, informées par les réponses initiales au sondage



# Résultats

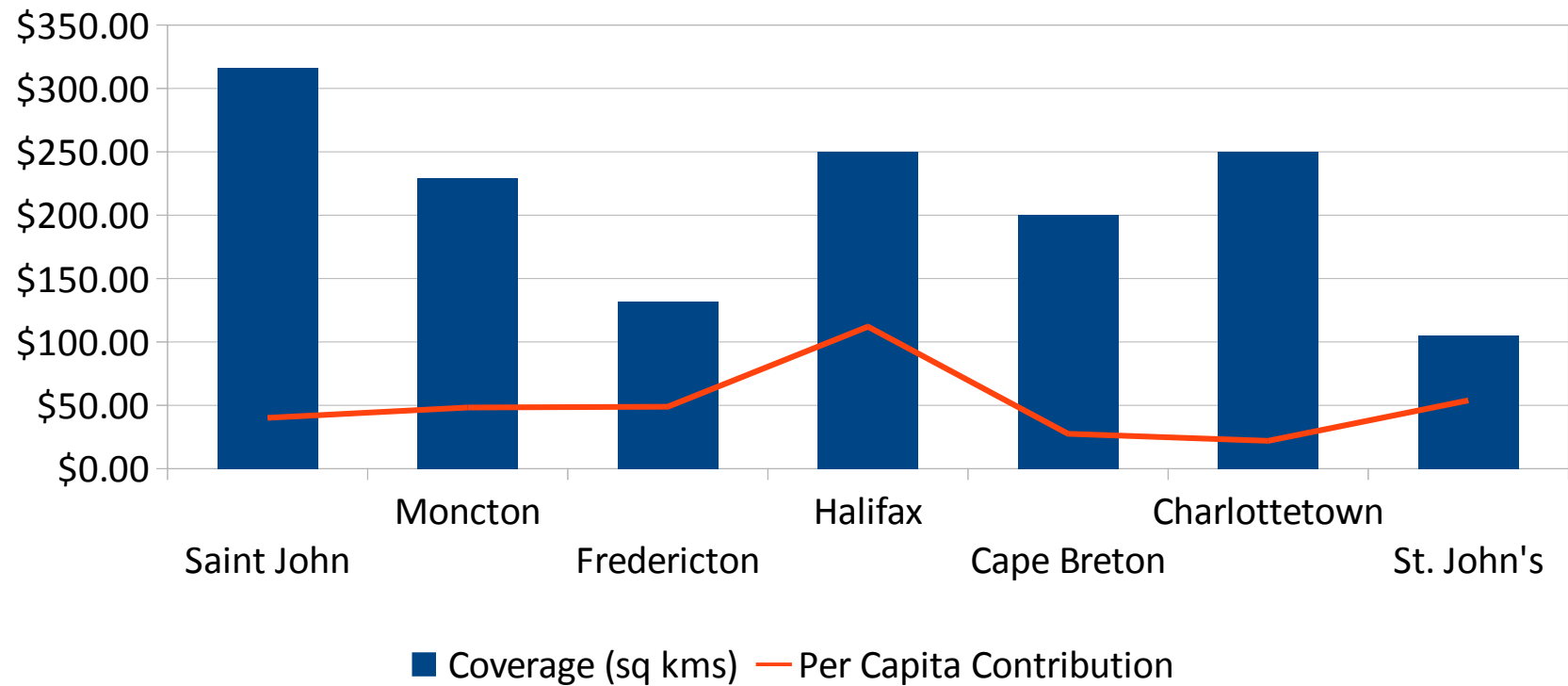
- 525 sondages menés (objectif initial de 300)
- 73% d'utilisateurs; 27% non utilisateurs
- 328 se disent résidents à faible revenu:
  - 188 travaillent
  - 49 vont à l'école
  - 63 participent aux programmes communautaires
  - 59 mono-parentaux





# Financement vs offre de service

Couverture de la région vs contribution du budget municipal (per capita)



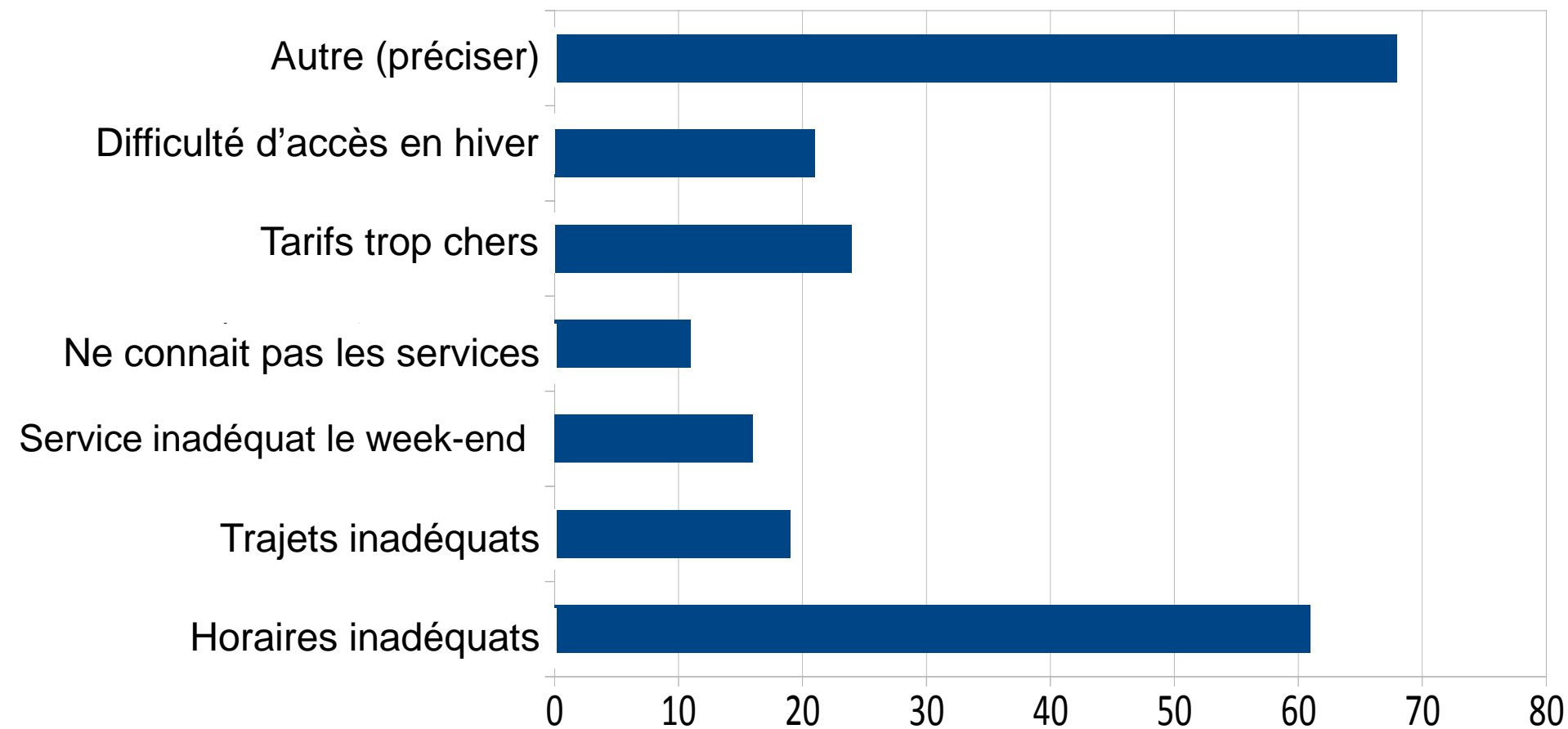
# Résultats surprenants

- Le coût d'utilisation n'est pas considéré comme une question de l'abordabilité
  - «L'abordabilité» = la flexibilité dans le service et la capacité de répondre au style de vie des individus
  - Horaire de travail / école
  - Voyage en famille
  - Trajets à arrêts multiples et transport de colis



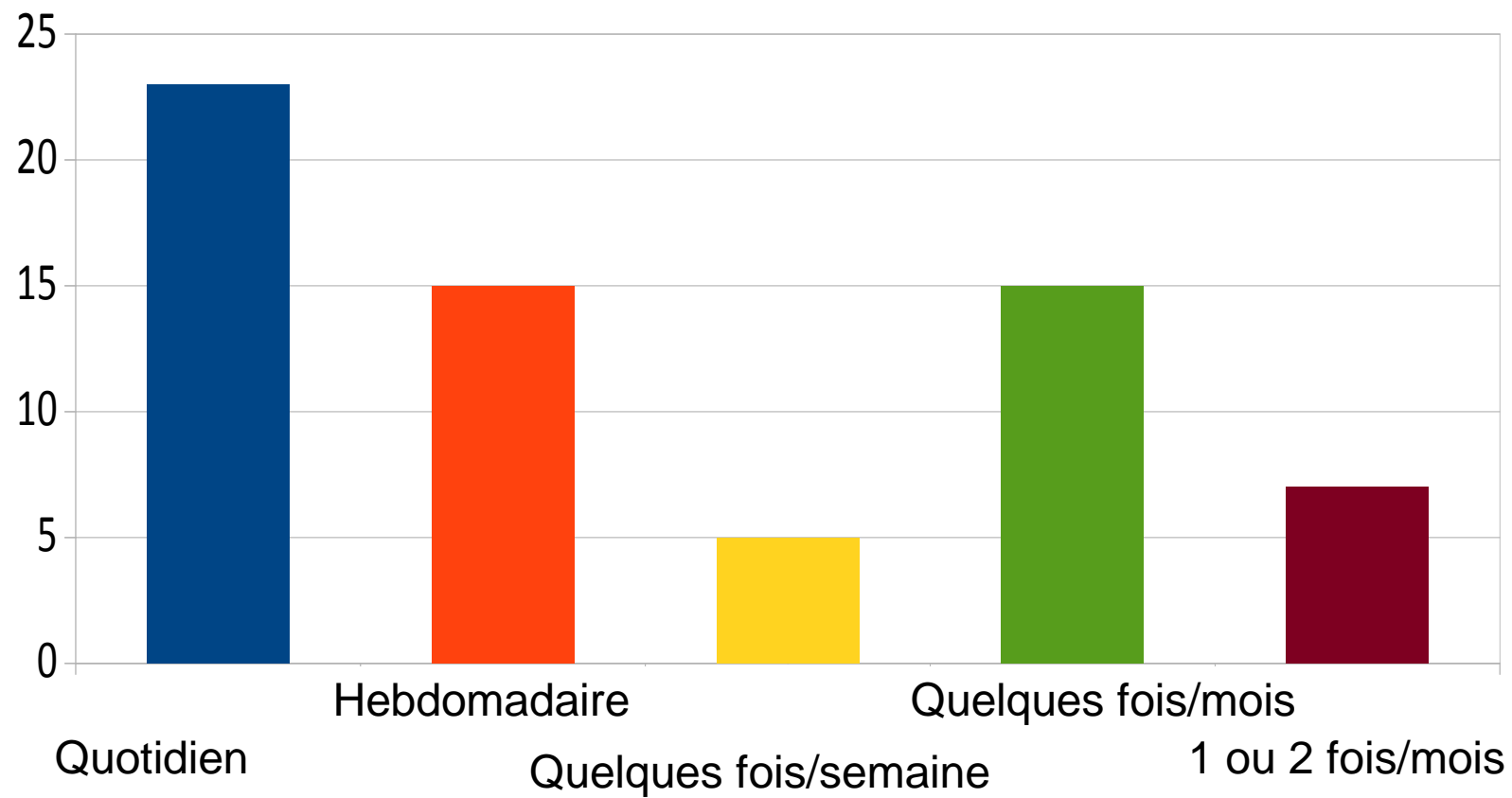


## Motifs de faible utilisation – non utilisateurs





## Augmentation de l'utilisation – non-utilisateurs



# Impact des changements

- Amélioration de la capacité à « sortir de la maison » (77% des utilisateurs et 29% des non-utilisateurs):
  - meilleur accès à l'emploi, l'éducation, les réseaux sociaux et les activités;
  - conduisant à une meilleure qualité de vie et réduction de stress / amélioration de la santé mentale;
  - un grand nombre (15%) ont particulièrement noté une amélioration de la capacité à trouver un emploi ou l'accès à l'éducation.





# Impact des changements

- Amélioration des finances personnelles (33% des utilisateurs, 50% des non-utilisateurs):
  - capacité à rembourser la dette
  - possibilité d'accéder à l'éducation
  - la capacité d'épargner pour l'éducation des enfants, d'utiliser les économies pour les vacances, les activités sociales, loisirs, etc



# Recommandations

- Le soutien financier et politique pour le transport en commun
- Soutien pour les résidents à faible revenu
- Planification et exploitation municipales
- Information et communication
- Orientation à long terme



# Rôle des acteurs

- Opérateurs de transport en commun – s’assurer que tous les citoyens bénéficient de transports en commun, et communiquer ouvertement et régulièrement avec les parties prenantes à cet effet
- Gouvernement – accorder la priorité aux modes de transport abordables et accessibles, et y consacrer des ressources de façon appropriée



# Rôle des acteurs

- Communauté d'affaires - favoriser le transport durable et abordable par rapport aux autres (participer à l'achat en gros des programmes, abandonner les subventions de stationnement, etc)
- Groupes communautaires et résidants - travailler en partenariat avec des opérateurs de transport; exercer une pression sur le gouvernement pour assurer accessibilité et coût abordable aux transports



# Qu'est-ce qui se passe ensuite?

- Rapport final “Getting Around When You're Just Getting By: Poverty, Policy & Public Transit” actuellement partagé avec les partenaires internes
- Devrait être publié à la fin de Juillet 2012
- Éventuelle phase 2 – mettre en œuvre certaines recommandations (selon ressources disponibles)



# Questions?

**Sara Stashick**

(c) 506-651-2229

(e) [stashick@gmail.com](mailto:stashick@gmail.com)

