

# Beyond Mobility

Plan pour les transports -  
Massachusetts 2050



## EXECUTIVE SUMMARY



# AVIS RELATIF AUX DROITS DE NON-DISCRIMINATION ET AUX PROTECTIONS POUR LES BÉNÉFICIAIRES

## Protections fédérales anti-discrimination dans le cadre du « Title VI »

Le ministère des transports du Massachusetts (Massachusetts Department of Transportation ou MassDOT) gère ses programmes, ses services et ses activités en conformité avec la législation fédérale de protections contre la discrimination, y compris le Title VI du Civil Rights Act de 1964 (Title VI), du Civil Rights Restoration Act de 1987 et tous les lois et règlements s'y afférant. Le Title VI interdit toute discrimination dans le cadre des programmes financés par le gouvernement et exige que personne, aux États-Unis, ne peut être exclus pour participer, pour bénéficier ou être sujet à une quelconque discrimination sous l'égide de tout programme ou activité recevant des fonds fédéraux, sur la base de leur race, de leur couleur de peau ou de leur origine nationale (y compris la maîtrise imparfaite de l'anglais). La législation fédérale connexe de non-discrimination administrée par l'administration fédérale des autoroutes (Federal Highway Administration), l'administration fédérale des transports (Federal Transit Administration) ou par les deux interdit la discrimination fondée sur l'âge, le sexe ou le handicap. Ces catégories bénéficiant d'une protection sont considérées au sein des programmes de Title VI de MassDOT en conformité avec l'interprétation et l'administration fédérales. De plus, MassDOT fait en sorte que les personnes ayant une maîtrise imparfaite de l'anglais aient accès à ses programmes, services et activités conformément à la politique et aux directives du Ministère des transports des É.-U. relatives au décret exécutif N° 13166.

## Protections étatiques anti-discrimination

MassDOT est également en conformité avec la loi du Massachusetts sur l'hébergement public (Public Accommodation Law), M.G.L. c 272 §§92a, 98, 98a, interdisant contre toute distinction, discrimination ou restriction pour l'admission ou le traitement dans un endroit d'hébergement public sur la base de la race, de la couleur de peau, de la croyance, de l'origine national, du sexe, de l'orientation sexuelle, du handicap ou de l'origine ancestrale. De même, MassDOT opère en conformité avec le décret exécutif du gouverneur N° 526, section 4, exigeant que tout les programmes, les activités et les services proposés, exécutés, autorisés, agréés, financés, règlementés ou sous contrat par l'état, se déroulent sans discrimination illégale fondée sur **la race, la couleur de peau, le genre, l'ethnie, l'orientation ou l'expression sexuelle, la religion, la croyance, l'origine ancestrale, l'origine nationale, le handicap, le statut de vétéran (y compris les vétérans de la guerre du Vietnam) ou les antécédents.**

## Dépôt de plainte

Pour déposer une plainte pour violation de Title VI ou d'une loi fédérale connexe anti-discrimination, contactez le spécialiste de Title VI (ci-dessus) dans les 180 jours qui suivent le comportement discriminatoire allégué. Pour déposer une plainte pour violation d'une loi d'état sur l'hébergement public, contactez la Commission du Massachusetts contre la discrimination dans les 300 jours qui suivent la conduite discriminatoire alléguée aux coordonnées suivantes :

## Massachusetts Commission Against Discrimination (MCAD)

One Ashburton Place, 6th Floor Boston, MA 02109

Téléphone : 617-994-6000

TTY : 617-994-6196

## AVIS ADA/504 de non-discrimination

Le Massachusetts Department of Transportation (MassDOT) ne fait pas de discrimination sur la base d'un handicap pour l'admission à ses programmes, ses services ou ses activités, pour y avoir accès, pour le traitement des personnes avec des handicaps ou dans le cadre de toutes les opérations sous l'égide du ministère. MassDOT ne fait également aucune discrimination sur la base d'un handicap pour l'embauche ou la gestion de son personnel. Cet avis est publié en conformité avec le Title II de l'Americans with Disabilities Act de 1990 (ADA) et de la Section 504 du Rehabilitation Act de 1973. Toutes questions, plaintes ou demandes de plus de détails relatives à l'ADA ou à la Section 504 peuvent être transmises à :

## Office of Diversity and Civil Rights Massachusetts Department of Transportation

10 Park Plaza—3rd floor

Boston, MA 02116-3969

Téléphone : 857-368-8580

TTY : 857-368-0603

Télécopie : 857-368-0602

Courriel : [MASSDOT.CivilRights@state.ma.us](mailto:MASSDOT.CivilRights@state.ma.us) Horaires d'ouverture : 9 heures à 17 heures

Cet avis peut être obtenu auprès de ce bureau de la diversité et des droits civils (Office of Diversity and Civil Rights) imprimé en gros caractères, sur bande audio ou en Braille sur simple demande.

## Autres informations

Pour obtenir d'autres informations concernant le Title VI et obligations connexes relatives à la non-discrimination imposées par l'état et le gouvernement fédéral, veuillez contacter :

MassDOT, Title VI Specialist, Office of Diversity and Civil Rights

10 Park Plaza

Boston, MA 02116

857-368-8580

TTY : 857-368-0603

[MASSDOT.CivilRights@state.ma.us](mailto:MASSDOT.CivilRights@state.ma.us)

**massDOT**  
Massachusetts Department of Transportation

# Traductions

**ENGLISH** | If this information is needed in another language, please contact the MassDOT Title VI Specialist at 857-368-8580.

**PORTUGUESE** | Caso esta informação seja necessária em outro idioma, favor contar o Especialista em Título VI do MassDOT pelo telefone 857-368-8580.

**SPANISH** | Si necesita esta información en otro idioma, por favor contacte al especialista de MassDOT del Título VI al 857-368-8580.

**CHINESE SIMPLIFIED (MAINLAND AND SINGAPORE)** | 如果需要使用其它语言了解信息，请联系马萨诸塞州交通部（MassDOT）《民权法案》第六章专员，电话857-368-8580。

**CHINESE SIMPLIFIED (HONG KONG AND TAIWAN)** | 如果需要使用其它語言了解信息，請聯繫馬薩諸塞州交通部（MassDOT）《民權法案》第六章專員，電話857-368-8580。

**CHINESE SIMPLIFIED** | Если Вам необходима данная информация на любом другом языке, пожалуйста, свяжитесь со специалистом по Титулу VI Департамента Транспорта штата Массачусетс (MassDOT) по тел: 857-368-8580.

**HAITIAN CREOLE** | Si yon moun vle genyen enfòmasyon sa yo nan yon lòt lang, tanpri kontakte Espesyalis MassDOT Title VI la nan nimewo 857-368-8580.

**VIETNAMESE** | Nếu quý vị cần thông tin này bằng tiếng khác, vui lòng liên hệ Chuyên viên Luật VI của MassDOT theo số điện thoại 857-368-8580.

**FRENCH** | Si vous avez besoin d'obtenir une copie de la présente dans une autre langue, veuillez contacter le spécialiste du Titre VI de MassDOT en composant le 857-368-8580.

**ITALIAN** | Se ha bisogno di ricevere queste informazioni in un'altra lingua si prega di contattare lo Specialista MassDOT del Titolo VI al numero 857-368-8580.

**KHMER** | ប្រសិនបើលោក-អ្នកត្រូវការបកប្រែព័ត៌មាននេះ សូមទាក់ទងអ្នកឯកទេសលើជំពូកទី6 របស់MassDot តាមរយៈលេខទូរស័ព្ទ 857-368-8580

**ARABIC** |

إن كنت بحاجة إلى هذه المعلومات بلغة أخرى، يُرجى الاتصال بأخصائي الفقرة السادسة على الهاتف

857-368-8580



# Table des matières

<b>Objectif du plan.....</b>	<b>1</b>
<b>Processus de planification du plan Beyond Mobility.....</b>	<b>2</b>
<b>Domaines de priorité du plan Beyond Mobility.....</b>	<b>6</b>
<i>THÈME TRANSSECTORIEL : ÉQUITÉ SOCIALE &amp; GÉOGRAPHIQUE.....</i>	<i>7</i>
<i>QUESTION TRANSSECTORIELLE : RESSOURCES FINANCIÈRES &amp; EN PERSONNEL.....</i>	<i>7</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : SÉCURITÉ.....</i>	<i>8</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : FIABILITÉ.....</i>	<i>9</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : SUPPORT POUR ASSURER DES MOYENS DE TRANSPORT PROPRES.....</i>	<i>10</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : CONNECTIVITÉ DE DESTINATION.....</i>	<i>11</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : RÉSILIENCE.....</i>	<i>12</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : EXPÉRIENCE LORS DES DÉPLACEMENTS.....</i>	<i>13</i>
<i>ALIGNEMENT SUR LES OBJECTIFS DE TRANSPORT NATIONAUX.....</i>	<i>14</i>
<b>Plan d'action.....</b>	<b>15</b>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : SÉCURITÉ.....</i>	<i>16</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : FIABILITÉ.....</i>	<i>18</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : SUPPORT POUR ASSURER DES MOYENS DE TRANSPORT PROPRES.....</i>	<i>19</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : CONNECTIVITÉ DE DESTINATION.....</i>	<i>20</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : RÉSILIENCE.....</i>	<i>22</i>
<i>DOMAINE DE PRIORITÉ : EXPÉRIENCE LORS DES DÉPLACEMENTS.....</i>	<i>23</i>
<b>Évaluation des progrès.....</b>	<b>25</b>
<b>Appel à l'action.....</b>	<b>26</b>



# Objectif du plan

Le plan pour les transports à long terme et à l'échelle de l'état, *Beyond Mobility- Massachusetts 2050*, est un plan stratégique dans lequel les problèmes les plus pressants en matière de transports dans le Commonwealth du Massachusetts sont documentés afin d'y faire face, maintenant et à l'avenir. En tant que responsable principal du système de transport du Commonwealth, le ministère des transports du Massachusetts (Massachusetts Department of Transportation ou MassDOT) a créé un plan qui définit une vision et un ensemble d'actions pour MassDOT et l'agence des transports de la Baie du Massachusetts (Massachusetts Bay Transportation Authority ou MBTA). Ces actions devront être mises en œuvre pour obtenir un réseau plus sûr et plus équitable, fiable et résilient. Les points d'action documentés dans ce plan correspondent directement aux problèmes identifiés par le biais d'un engagement important du public et d'une analyse des données réalisée dans la phase d'élaboration du plan *Beyond Mobility*.

La loi fédérale exige que chaque état prépare un plan de transport à long terme à l'échelle de l'état dans lequel seront épelées la mise au point et la mise en œuvre d'un système de transport multimodal sur un horizon de 20 ans et plus. MassDOT a élaboré un document qui va **au-delà** des exigences fédérales pour comprendre et satisfaire aux besoins en matière de transports des résidents, des visiteurs et des entreprises du Commonwealth.

Le titre de ce plan, *Beyond Mobility* (au-delà de la mobilité), fait référence à l'idée que la planification de modes de transport équitables implique bien plus qu'un déplacement efficace de véhicules. Notre système de transport incorpore comment les personnes accèdent aux **opportunités**—éducation, emplois et espaces communautaires et civiques. Une bonne planification des transports se soucie également de préserver la **propreté** des communautés en les protégeant de la pollution environnementale, de garantir la **sécurité** de tous les usagers des transports en commun et du réseau routier dans le Massachusetts, et de rendre les **choix les meilleurs en termes de santé et de coût**—comme la marche ou le vélo—les plus faciles à faire.

Au cœur de ce plan on trouve la notion d'**équité** et comment créer un futur plus juste. Pour cela, *Beyond Mobility* met en place une structure **centrée sur les êtres humains** qui aidera MassDOT à planifier pour les décennies futures.

*Beyond Mobility* est structuré en s'appuyant sur six « domaines de priorité ». Chaque domaine de priorité contient un énoncé de vision ainsi qu'un ensemble de valeurs, énoncés de problème, mesures de performance et éléments d'action.

- 
- SÉCURITÉ** fait référence au fait que les passagers peuvent se déplacer sur tout le réseau de transport sans risques physiques ou autres.
  - FIABILITÉ** fait référence à l'uniformité et à la cohérence des conditions du réseau de transport et de la prédictibilité des temps de déplacement quel que soit le moyen de transport.
  - SUPPORT POUR ASSURER DES MOYENS DE TRANSPORT PROPRES** fait référence à la capacité du réseau de transport à accueillir des modes de déplacement sans émission de carbone.
  - CONNECTIVITÉ DE DESTINATION** fait référence au fait que les usagers de n'importe quel mode de transport peuvent accéder aux opportunités et aux endroits où ils doivent ou désirent se rendre.
  - RÉSILIENCE** fait référence à la capacité d'un réseau de transport d'anticiper, de se préparer pour et de faire face aux effets permanents du changement climatique.
  - EXPÉRIENCE LORS DES DÉPLACEMENTS** fait référence aux conditions auxquelles les passagers sont confrontés sur l'ensemble du réseau de transport, y compris le niveau de confort et l'état de bon fonctionnement.

# Processus de planification du plan *Beyond Mobility*

L'élaboration du plan Beyond Mobility s'est appuyée sur un engagement sérieux du public, l'analyse de données et la planification de scénarios pour acquérir un discernement profond des défis les plus importants ainsi que des meilleures opportunités en termes de transport dans l'état du Massachusetts. Ce travail s'est fait en deux phases : La Phase 1 a permis d'établir la liste des problèmes principaux du système de transport avec documents à l'appui et de définir la vision et les valeurs partagées pour la planification à long terme de ce système. La Phase 2, elle, a consisté en la mise au point d'un plan d'action robuste pour les stratégies destinées à relever les défis principaux du système de transport pour réaliser notre vision.

**Phase 1 : Mise sur pied d'une liste des problèmes principaux du système de transport avec documents à l'appui et de définir la vision et les valeurs partagées pour la prise de décision à long terme dans le domaine des transports.**



**SENSIBILISATION DU PUBLIC.** A ciblé un groupe divers d'intervenants et des communautés sous-desservies à l'aide d'une variété de techniques pour les recruter.



**ÉVALUATION DES BESOINS.** A réalisé une analyse quantitative pour définir les défis principaux et les disparités en matière de transport pour l'ensemble des communautés.



**TRAVAIL DE PLANIFICATION PRÉCÉDENT.** A fait l'inventaire des plans, des politiques et des directives existants dans tout le Commonwealth.



**DOMAINES DE PRIORITÉ.** Priorités définies par le public regroupant un ensemble complet de besoins en termes de transport

**Phase 2 : Mise au point d'un plan d'action robuste pour les stratégies destinées à répondre aux défis principaux du système de transport pour réaliser notre vision.**



**POINTS D'ACTION.** Mise au point de stratégies et d'actions pour réaliser nos visions, concrétiser nos valeurs et résoudre les problèmes identifiés.



**PLANIFICATION DES SCÉNARIOS.** Exploration pour identifier quelles actions seraient les plus pressantes en fonction des différents scénarios élaborés pour soutenir une prise de décision solide.



**PLANIFICATION EN FONCTION DE LA PERFORMANCE.** Identification des mesures de performance pour suivre les progrès vers les résultats voulus.

L'engagement du public a constitué l'assise de toutes les phases du plan Beyond Mobility, notamment l'évaluation des besoins, des problèmes, des visions, des valeurs et des solutions. Tout le contenu du plan a été basé directement sur les idées suggérées par les résidents du Massachusetts pour que le système des transports du Commonwealth réponde mieux à leurs besoins, comme cela a été partagé dans les groupes de discussions, lors d'entretiens, dans les ateliers des intervenants et par le biais de sondages. Le Chapitre 3 et l'annexe A contiennent un résumé détaillé de toutes les conclusions tirées de l'engagement du public dans le plan Beyond Mobility.

Notre approche vis-à-vis de l'engagement du public a été dynamique et conçue pour faciliter la participation par le biais d'interactions et de conversations rapides là où les personnes vivent et travaillent déjà. MassDOT a publié des mises à jour sur le développement du plan et les opportunités pour participer sur le site internet du projet, dans les médias sociaux, par courriel, par les médias et des campagnes publicitaires visant des sous-groupes ethniques spécifiques et la distribution de pamphlets dans plus de cinq langues. Cela a garanti qu'une diversité de résidents et d'intervenants soient avertis des opportunités mises à leur disposition pour faire part de leurs perspectives.

Les activités d'engagement ont permis de recueillir les opinions du public à propos des défis en termes de transport dans tout le Commonwealth et a souligné les différences dans les priorités et les besoins des différents groupes démographiques et régions. Les opinions émises par les communautés d'Environmental Justice (Justice environnementale ou EJ) ont fait l'objet d'une grande étude pour toutes les initiatives de sensibilisation du plan Beyond Mobility, car ces communautés EJ sont profondément affectées par les politiques de transport. De plus leur expérience dans le domaine du système de transport est disproportionnellement négative. Les commentaires publics recueillis par le biais des processus de planification antérieurs dans le Commonwealth ont également été pris en compte dans le plan Beyond Mobility, apportant un surcroît appréciable de contexte historique, localisé et spécifique à chaque moyen de transport.



Globalement, les efforts de retour d'information et de sensibilisation du processus d'engagement du public ont permis de récupérer plus de 5 000 documents de retours d'information uniques. Parmi les méthodes d'engagement, on a eu :

- ✓ 3 650 réponses à deux sondages publics
- ✓ 6 groupes d'intervention et entretiens multilingues et multiculturels
- ✓ 1 réunion publique virtuelle
- ✓ 10 « Rencontres tout-en-un » avec les intervenants représentants des communautés
- ✓ 11 activations communautaires dans les communautés sous-desservies
- ✓ 22 entretiens d'intervenants



Outre l'utilisation du retour d'information public détaillé pour mettre au point les énoncés de vision, les priorités et les actions intégrés au plan Beyond Mobility, une évaluation quantitative des besoins a été effectuée pour transférer dans un contexte plus large ce qui nous avait été relaté depuis des expériences vécues. L'évaluation des besoins du plan Beyond Mobility a analysé comment le manque de service, la congestion de la circulation, la sécurité insuffisante, l'état du réseau et l'accès limité aux destinations peuvent affecter de manière disproportionnée différents groupes en fonction de leur situation géographique, de leur démographie et de l'accès aux transports en commun.

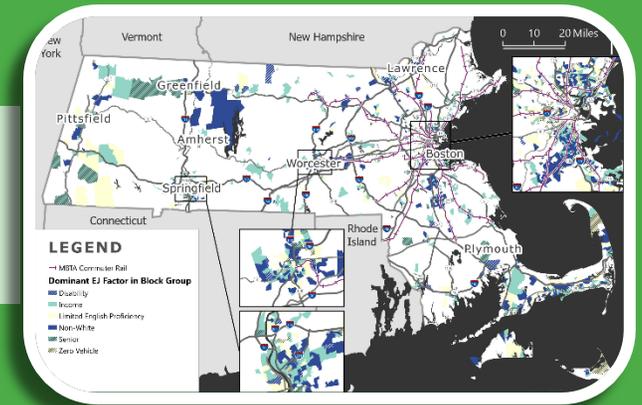
L'évaluation des besoins a été motivée par les analyses qui ont incorporé les données sur l'équité sociale et géographique et les indicateurs clés accessibles au public qui tombaient sous l'égide de chacun des six domaines de priorité du plan et sur lesquels se sont basés les énoncés de problèmes et les éléments d'action au sein de chaque domaine de priorité. Pour mieux comprendre les différences entre les résultats dans le domaine des transports pour les différents groupes démographiques et pour effectuer des « vérifications d'équité » sur les points de données clés, MassDOT a mis au point la couche de données « Beyond Mobility Regional Environmental Justice Plus (REJ+) » qui a été utilisée pour identifier les communautés avec la plus forte concentration dans l'une des six catégories suivantes comparativement aux communautés adjacentes :

- Foyers à faible revenu;
- Foyers non-blancs;
- Personnes avec maîtrise imparfaite de l'anglais;
- Foyers sans accès à un véhicule;
- Personnes handicapées; et
- Personnes de plus 65 ans et plus.

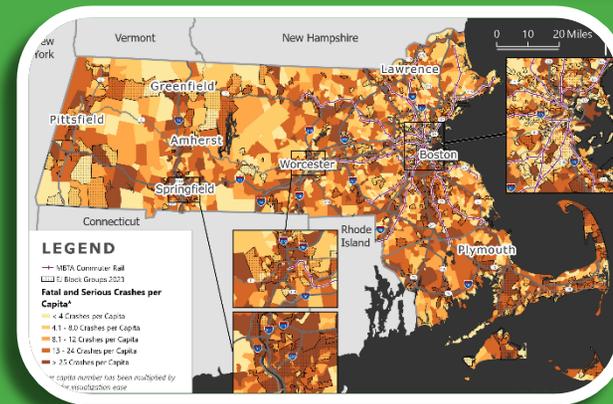
L'analyse quantitative des besoins a donné une ampleur supplémentaire aux contributions du public et des intervenants. La collecte approfondie des données, le mappage et l'analyse ont permis d'identifier les obstacles, les besoins et les iniquités liés aux transports dans l'ensemble du Commonwealth. Les conclusions de l'analyse des données ont été résumées pour faire ressortir les obstacles qui se dressent dans une variété de domaines comme la sécurité, l'état de bon fonctionnement, l'accessibilité multimodale et bien plus encore.

Pour lire une description plus détaillée de ces conclusions, veuillez consulter le Chapitre 4 et l'Annexe C du plan.

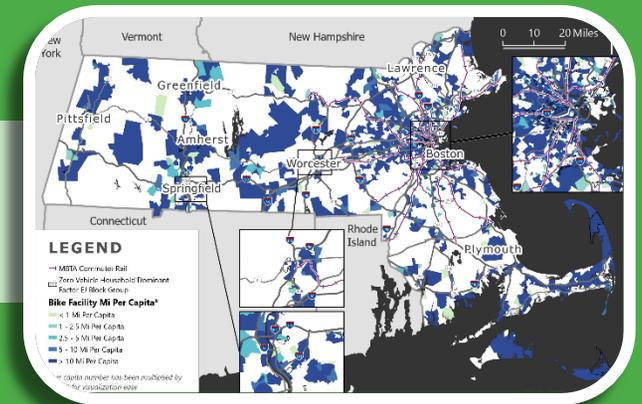
### ZONES D'ÉQUITÉ EN FOCUS, FACTEUR PRINCIPAL D'ÉQUITÉ PAR RÉGION

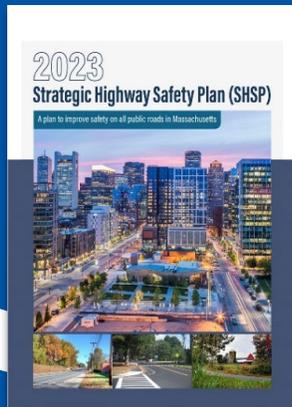
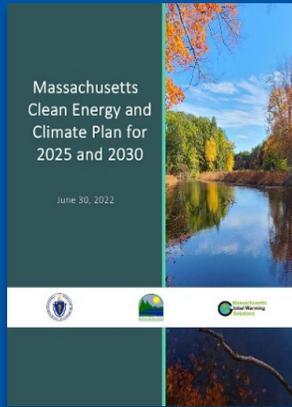
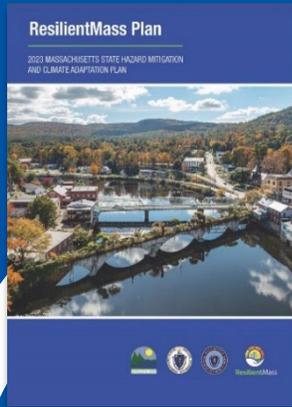


### ACCIDENTS FATALS OU AVEC GRAVES BLESSURES (2017-2019)



### INSTALLATIONS EXISTANTES OU PLANIFIÉES





MassDOT réalise que les transports constituent l'un des éléments de systèmes interconnectés parmi lesquels la santé publique, le développement économique, le logement et le climat. À ce titre, le plan Beyond Mobility est conçu pour à la fois s'inspirer des autres efforts et politiques de planification à l'échelle de l'état et les soutenir.

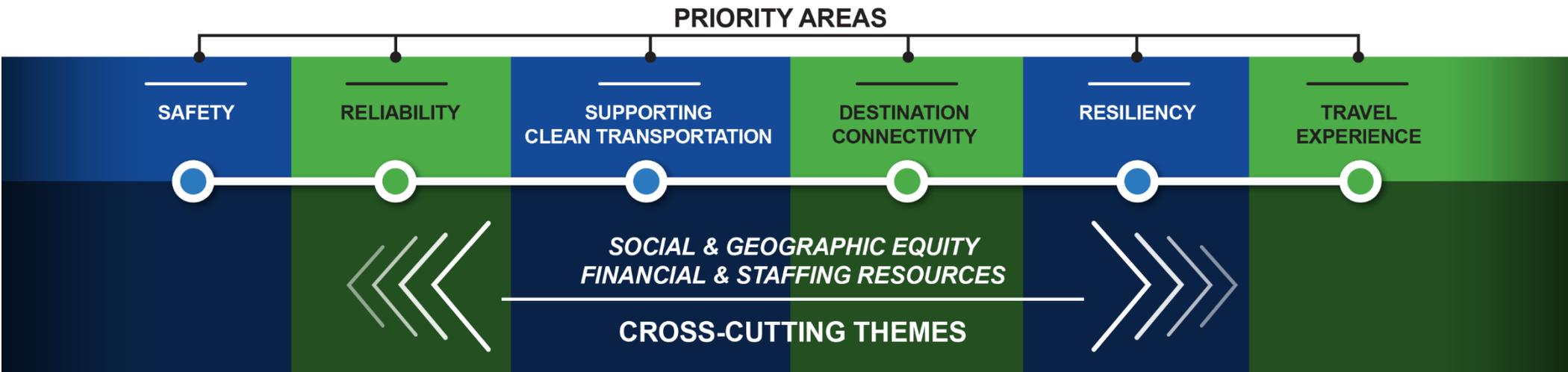
Les municipalités, les autres administrations étatiques et les organismes de planification métropolitaine (Metropolitan Planning Organizations ou MPO) jouent un rôle crucial pour promouvoir la vision commune du Commonwealth d'un meilleur système de transport futur. Le plan Beyond Mobility a étudié les plans locaux et régionaux connexes, a suscité la participation des intervenants locaux et a encouragé les experts en la matière à offrir leurs suggestions. Réunis dans cette étude, ces efforts garantissent des liens solides entre le plan Beyond Mobility et les autres efforts de planification et de mise en œuvre.

Le plan Beyond Mobility s'appuie sur les conditions existantes, les défis identifiés et les autres éléments relatifs aux transports extraits de rapports, plans et programmes déjà en place tels que :

- ResilientMass / State Hazard Mitigation and Climate Adaptation Plan (2023).
- Comprehensive Economic Development Plan, Massachusetts Executive Office of Housing and Livable Communities (2023).
- MBTA Strategic Plan (2023).
- Massachusetts Clean Energy and Climate Plan for 2025 and 2030,
- Massachusetts Executive Office of Energy and Environmental Affairs (2022).
- Les plans modaux antérieurs de MassDOT, notamment le plan Freight Plan (2023), le plan Bicycle Plan et le plan Pedestrian Plan (2019), la mise à jour du plan Bicycle and Pedestrian Plan Update (2021) et le plan State Rail Plan (2018).
- Les rapports antérieurs sur les politiques de MassDOT, notamment Congestion in the Commonwealth (2019) et le Report of the Commission on the Future of Transportation in the Commonwealth (2018).
- Les plans et programmes de sécurité y compris le programme d'amélioration de la sécurité des autoroutes (HSIP), le plan Strategic Highway Safety Plan (SHSP) et les plans de sécurité des agences de transports en commun.

# Domaines de priorité de Beyond Mobility

Six domaines de priorité et deux thèmes transsectoriels ont émergés à la suite de l'engagement du public et des activités d'analyse des données décrites ci-dessus. Chaque domaine de priorité contient un énoncé de vision ainsi qu'un ensemble de valeurs qui seront adoptées par MassDOT pour concrétiser chaque vision, des énoncés de problèmes spécifiques à chaque domaine de priorité, des points d'action à exécuter directement pour répondre aux problèmes identifiés et des mesures de performance qui peuvent servir à évaluer les progrès réalisés pour l'obtention des résultats désirés.



Les thèmes transsectoriels « Équité sociale et géographique » et « Ressources financières et en personnel » sont présents dans les six domaines de priorité. Ces thèmes représentent chacun l'engagement de MassDOT à renforcer son attention dans ces domaines-là et la réalisation que ces thèmes ont une relation distincte avec chaque domaine de priorité.

## **THÈME TRANSECTORIEL : ÉQUITÉ SOCIALE & GÉOGRAPHIQUE**

Pour MassDOT, l'équité fait référence à un besoin crucial de garantir que les personnes, les communautés et les expériences vécues soient mises en priorité dans l'ensemble des activités de MassDOT. MassDOT reconnaît que cela n'a pas toujours été le cas et que, par conséquent, cela a donné lieu à des inconsistances en termes d'impact sur les personnes vivant dans différentes communautés et de l'utilisation du système de transport du Commonwealth par celles-ci.

L'équité n'est pas simplement un résultat unique; elle doit être intégrée à tous les niveaux dans tous les processus. L'équité signifie que l'on va au-delà (beyond) du simple minimum pour l'engagement du public, l'analyse des données et la planification. Par exemple, dans le cadre du processus de planification du plan Beyond Mobility, MassDOT a activé des équipes de rue, a organisé des groupes d'intervention et des entretiens multilingues et multiculturels et a déployé des stratégies dynamiques comme les « rencontres tout-en-un » pour garantir que l'engagement désiré donne priorité aux communautés historiquement sous-desservies y compris, mais sans y être limité, les personnes ne parlant pas l'anglais, les résidents à faible revenu, les organisations tribales et les jeunes.

MassDOT s'engage à promouvoir l'équité dans les transports et la justice dans le domaine de la mobilité pour tous les usagers du système de transport. L'équité sociale et géographique restera un élément systémique intégré à tous les aspects des politiques, des programmes, des projets, des initiatives et des investissements de MassDOT.

**LES COMMUNAUTÉS DE JUSTICE  
ENVIRONNEMENTALE  
ONT 18,4 FOIS PLUS DE MILLES ROUTIERS  
À RISQUE ÉLEVÉ POUR LES ACCIDENTS DE  
PIÉTONS ET 13,7 FOIS PLUS DE MILLES  
ROUTIERS À RISQUE ÉLEVÉ POUR LES  
ACCIDENTS DE VÉLO  
QUE LES AUTRES COMMUNAUTÉS**

## **THÈME TRANSECTORIEL : RESSOURCES FINANCIÈRES & EN PERSONNEL**

MassDOT ne peut pas concrétiser la vision de Beyond Mobility sans des programmes de financement dédiés (existants et nouveaux), une flexibilité sur l'allocation de ces fonds, des ressources nécessaires en personnel pour gérer ce financement et une gestion responsable du programme.

**PLUS DE 3 000 EMPLOYÉS TRAVAILLENT POUR  
MASSDOT, Y COMPRIS LES EMPLOYÉS DE BUREAU ET  
DE L'ADMINISTRATION, LES CHAUFFEURS DE BUS, LES  
INGÉNIEURS EN GÉNIE CIVIL, LES CONCEPTEURS  
D'AUTOROUTES, LES TECHNICIENS SPÉCIALISÉS, LES  
PLANIFICATEURS EN TRANSPORTS ET LES OUVRIERS.**

Pour réussir, MassDOT doit mobiliser les fonds de formule et discrétionnaires, mais aussi trouver d'autres ressources pour garantir que les besoins permanents soient satisfaits et que les élargissements et mises à niveau du système appropriés soient exécutés.

De plus, MassDOT a besoin d'un effectif plus important et d'une structure organisationnelle solide pour garantir la résilience et la réponse aux défis (répétitifs ou inattendus) auxquels il faudra faire face. Par exemple, pour être en mesure de maximiser l'utilisation de toutes les nouvelles options de financement, MassDOT a besoin d'un surcroît de personnel pour garantir que la capacité organisationnelle actuelle est affectée là où il faut.

Bien que la plupart des défis que MassDOT et le MBTA doivent relever concernent surtout les questions de main-d'œuvre et du manque de flexibilité des financements, la disponibilité des fonds est un problème particulier pour les besoins liés au chemin de fer et aux transports en commun. Cela entraîne une insuffisance de financement dans des domaines qui exigent que le service sur les lignes de trains de passagers et de marchandise dans l'état reste à un niveau constant.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : SÉCURITÉ

## VISION

D'ici 2050, le Massachusetts aura fait de grands progrès pour promouvoir un avenir sans accidents ni décès causés par les moyens de transport et aura éliminé la disparité des taux d'accidents entre les communautés de justice environnementale et tous les autres groupes. Les résidents du Massachusetts ne courront aucun risque de sécurité liés à l'infrastructure qu'ils soient à pied, en vélo, en patins à roulettes, en voiture et en transport en commun, quel que soit l'endroit où ils vivent.



## VALEURS

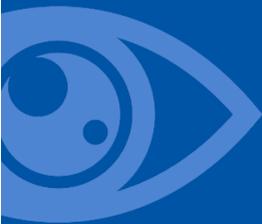
MassDOT s'engage à confronter les risques de sécurité en s'appuyant sur une **perspective centrée sur les personnes et une approche de système sécuritaire**.

MassDOT s'engage sur la voie d'un futur sans blessures graves ou mortelles du fait d'accidents de la route en accord avec l'initiative « **Vision Zero** ».

MassDOT s'engage à aider à imposer des **vitesse plus sûres** sur tout le territoire du Commonwealth pour éviter les accidents graves.

MassDOT s'engage à promouvoir la **sécurité des transports en commun** par le biais d'une coordination avec les prestataires de transport pour les initiatives de sécurité, les opérations de transport par chemin de fer, la livraison de projets d'immobilisation et d'autres activités.

## DOMAINE DE PRIORITÉ : FIABILITÉ



### VISION

D'ici 2050, les voyageurs dans le Massachusetts, quel que soit le mode de transport ou l'objectif de leur déplacement, pourront s'attendre à des temps de déplacement consistants à n'importe quel moment de la journée.



### VALEURS

MassDOT s'engage à **mettre en priorité des temps de déplacement en voiture réduits** et moins de dépendance sur les véhicules à occupant unique en tant que stratégie prioritaire pour réduire les bouchons répétitifs qui contribuent à des temps de déplacements non fiables.

MassDOT s'engage à assurer que les voyageurs puissent s'attendre à des temps de déplacement **consistants et fiables** quel que soit le mode de transport ou l'heure à laquelle ils se déplacent.

MassDOT **ne croit pas que l'élargissement du réseau routier** est la solution pour réduire la congestion routière.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : SUPPORT POUR ASSURER DES MOYENS DE TRANSPORT PROPRES

## VISION

D'ici 2050, MassDOT aura fait des progrès importants pour électrifier les transports en commun et pour investir dans d'autres technologies à émissions faibles ou nulles, pour mobiliser stratégiquement ses actifs afin de pallier aux lacunes de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques et aura investi dans l'infrastructure et les initiatives visant à promouvoir un plus grand nombre de déplacements utilisant des modes sans émission de carbone comme la marche ou le vélo.



## VALEURS

MassDOT investira délibérément dans une **infrastructure de transport sans émission de carbone** dont bénéficieront les communautés de justice environnementale. MassDOT incorporera la science et les données relatives au climat dans les processus de prise de décisions clés pour garantir une science d'avant-garde et la meilleure qu'il soit.

MassDOT s'engage à assurer qu'une **infrastructure de recharge rapide** le long des routes principales facilite l'accès à la recharge des véhicules électriques pour leurs conducteurs.

MassDOT s'engage à **soutenir la transition vers des parcs de véhicules de transport en commun sans ou à faibles émissions** et des installations d'entretien nécessaires pour concrétiser cette transition.

MassDOT est convaincu que pour atteindre les objectifs d'élimination des émissions de carbone il faut adopter une approche multidimensionnelle et systémique qui va au-delà de l'électrification pour souligner l'importance de permettre à **plus de gens de se déplacer avec moins de véhicules** et une résolution de problèmes interdisciplinaire.

MassDOT va collaborer **avec toutes les agences gouvernementales** pour éliminer les émissions de carbone et garantir que ces efforts soient compatibles avec les efforts des autres agences gouvernementales dans ce domaine.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : CONNECTIVITÉ DE DESTINATION

## VISION

D'ici 2050, du fait des investissements ciblés qui auront élargi l'accès aux destinations quotidiennes pour les communautés historiquement sous-desservies et dépendant des transports en commun, il y aura beaucoup plus d'options modales, des temps de déplacement plus équitables, de plus grands choix de modes de transport et bien moins de lacunes en termes de premier et dernier mille pour ces communautés.



## VALEURS

MassDOT est convaincu que l'objectif principal d'un système de transport est de **mettre les personnes en relation avec les endroits où elles doivent ou désirent aller**. MassDOT est convaincu de l'importance de mesurer comment **les personnes, plutôt que seulement les véhicules**, transitent par le système de transport.

MassDOT s'engage à respecter le principe qu'un système de « **trains régionaux** » avec un service plus étendu dans la journée est essentiel pour construire une économie étatique plus forte et plus inclusive.

MassDOT s'engage à appuyer des **services robustes de transport en commun sur demande** en utilisant des chauffeurs et des véhicules dédiées sur tout le territoire du Commonwealth, surtout dans les communautés desservies par le Regional Transit Authorities (RTA) qui n'ont pas et/ou pas suffisamment de densité nécessaire pour justifier un service à itinéraire fixe.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : RÉSILIENCE

## VISION

D'ici 2050, des investissements importants pour remédier aux menaces et impacts climatiques (comme les îlots thermiques urbains, les inondations, la hausse du niveau des mers et l'écoulement des eaux pluviales) auront protégé les actifs de transport contre les phénomènes naturels et les effets du changement climatique.



## VALEURS

MassDOT aura une approche proactive pour **comprendre quels sont les éléments du réseau qui sont les plus susceptibles au changement climatique** et pour mettre en œuvre des stratégies pour réduire ces risques.

MassDOT va **poursuivre ses efforts en matière de résilience à tous les niveaux de l'agence**, y compris chaque division modale et tous les services communs.

Les décisions d'investissement de MassDOT à propos de nouvelles infrastructure de transport **tiendront compte des plaines inondables et des projections relatives à la hausse du niveau de la mer.**

MassDOT va **mettre en priorité les améliorations en termes de résilience en ciblant les risques les plus importants posés par les effets du changement climatique**, y compris la hausse du niveau de la mer et les inondations.

En reconnaissant qu'une approche impliquant tous les niveaux du gouvernement pour accroître la résilience est nécessaire pour faire face à la crise climatique, MassDOT va collaborer **avec toutes les agences gouvernementales** pour accroître la résilience et garantir que les efforts dans ce domaine sont compatibles avec les efforts produits par les autres agences gouvernementales.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : EXPÉRIENCE LORS DES DÉPLACEMENTS

## VISION

D'ici 2050, un accès équitable à un réseau de transport de haute qualité et bien entretenu sera étendu à tout le Commonwealth, avec une attention spéciale' aux communautés de justice environnementale et rurales. L'état de bon fonctionnement du système sera régulièrement positif et les arriérés d'entretien seront minimes. Une meilleure orientation et base d'information servira de fondation pour la navigation sur tout le système pour les usagers de tous âges, capacités et langues. Les installations de transport en commun seront sûres, propres et confortables avec des sièges, des éclairages et des fonctions modernes qui amélioreront l'expérience des usagers.



## VALEURS

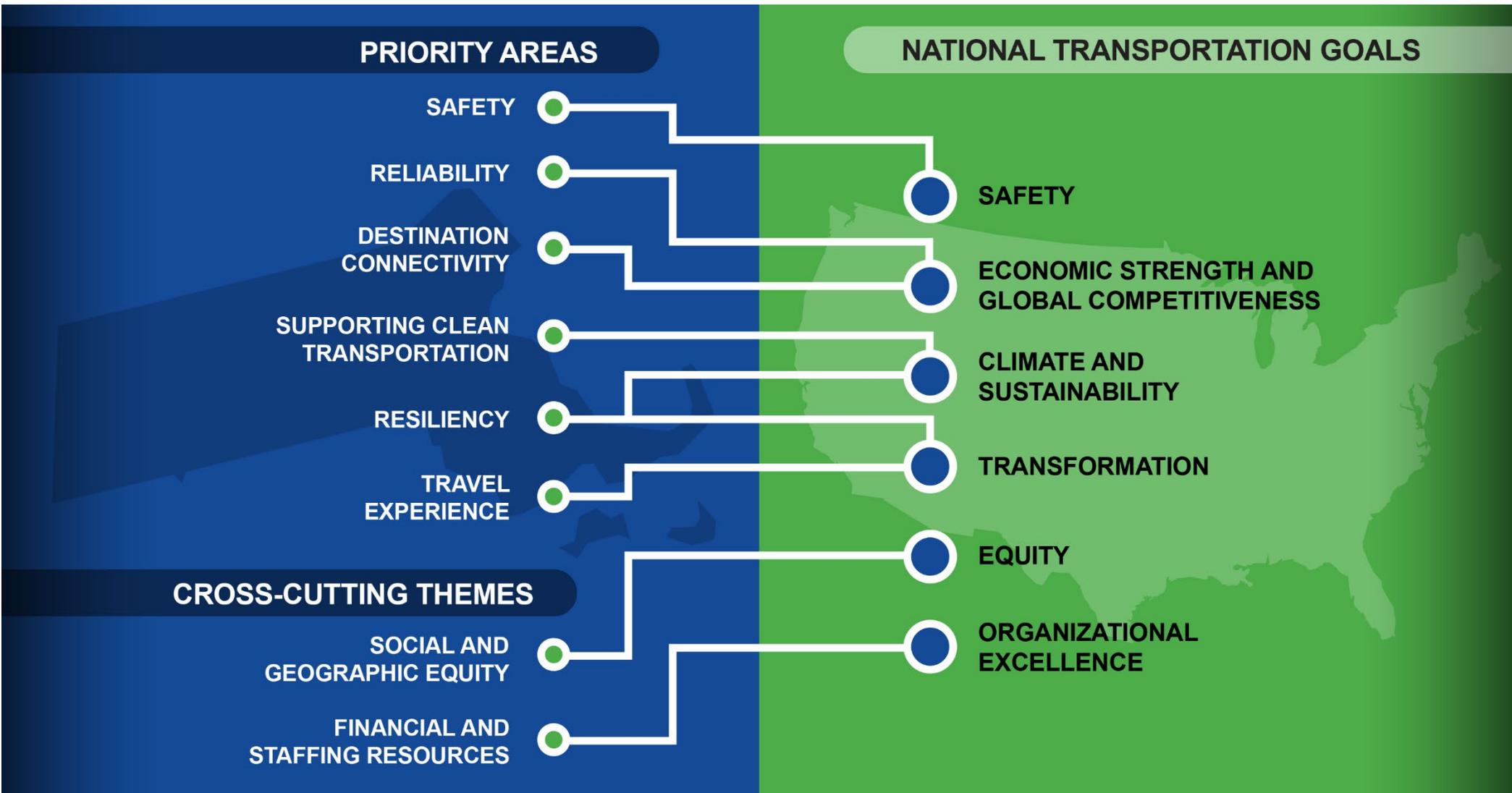
MassDOT est convaincu qu'il est important d'atteindre un état de bon fonctionnement pour tous les actifs de transport non seulement pour assurer une expérience de déplacement plus agréable et plus confortable mais également **pour maintenir la qualité du système dans son ensemble.**

MassDOT est convaincu que **tous les voyageurs de l'état ont droit à** un système de transport facile à comprendre, accessible ADA, avec une signalisation et une orientation inclusives sur les transports en commun et les routes, et intégrant des services et des ressources dynamiques pour l'information des voyageurs.

Les améliorations de MassDOT dans le domaine de l'expérience des déplacements, en accord avec les objectifs environnementaux de l'état, seront utilisées pour **encourager le passage modal** des véhicules à occupation unique aux modes de transport en commun et actifs.

# ALIGNEMENT SUR LES OBJECTIFS DE TRANSPORT NATIONAUX

L'alignement sur les objectifs stratégiques nationaux établis par le ministère des transports des États-Unis (U.S. Department of Transportation ou USDOT) est un élément clé pour garantir que MassDOT soutient les priorités nationales et les objectifs communs tels que la sécurité et l'équité. Le schéma ci-après illustre comment les domaines de priorité du plan Beyond Mobility s'alignent sur les objectifs stratégiques de l'USDOT.



# Plan d'action

Le plan Beyond Mobility donne les grandes lignes d'un plan robuste d'étapes à suivre qui répondent aux problèmes identifiés et indiquent les parties responsables à la fois au sein de l'organisation et chez les agences avec lesquelles nous collaborons.

Chaque domaine de priorité identifie des énoncés de problèmes qui soulignent les défis auxquels les résidents et autres voyageurs dans le Massachusetts sont confrontés. Les énoncés de problèmes ont été établis en s'inspirant des réactions du public et des intervenants ainsi que des évaluations des besoins (des sites particuliers ou du système en général) de conditions actuelles et futures.

Les points d'action répondent directement à ces énoncés de problème, classés par domaine de priorité. Le plan d'action tient compte des initiatives et des programmes en cours où MassDOT et les agences avec lesquelles nous collaborons sont déjà impliqués. Mais il propose également de nouvelles stratégies. La section ci-après donne une phrase descriptive pour chaque point d'action. Pour plus de détails, consultez le Chapitre 5 (« Points d'action »).

Chaque point d'action peut être classé dans l'une des cinq catégories suivantes :

- **PROGRAMMES ET POLITIQUES.** L'élaboration de nouvelles politiques et/ou le financement de programmes visant à résoudre les problèmes identifiés.
- **RECHERCHE.** La mise au point de champs de travail et/ou d'énoncés de problèmes en réponse aux problèmes identifiés, servant de « Guide de recherche » pour MassDOT et les agences avec lesquelles nous collaborons.
- **PARTENARIATS.** Coordination avec les partenaires locaux, régionaux et fédéraux pour promouvoir de nouvelles initiatives et idées.
- **PLANIFICATION DES IMMOBILISATIONS.** Modifications apportées à l'ampleur et/ou aux processus des programmes budgétaires de planification des immobilisations de MassDOT et MBTA qui orientent les investissements au sein de chaque programme.
- **AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES.** Modifications apportées au fonctionnement des services de transport qui pourraient résoudre les problèmes identifiés.

La réussite de ces initiatives dépend essentiellement d'une collaboration et d'une coordination permanente. Pour réussir à mettre en œuvre ces points d'action, MassDOT va collaborer avec un large éventail de partenaires clés, parmi lesquels :

- MBTA et RTA.
- Les agences étatiques comme le Massachusetts Department of Conservation and Recreation, le Massachusetts Department of Environmental Protection et le Massachusetts Department of Fish and Game.
- Les agences et administrations municipales, régionales et locales publiques.
- Les organisations à but non lucratif, les organismes de pression et les organismes communautaires.
- Les administrations modales de l'USDOT.
- Les universités et les instituts de recherche.
- Le secteur privé.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : SÉCURITÉ

## Énoncé de problème 1 :

Les communautés de justice environnementale (EJ)—zones avec une grande proportion de la population à faible revenu, maîtrise imparfaite de l'anglais et/ou personnes de couleur —portent un fardeau disproportionné en termes de transport- Blessures et décès sur les routes, impliquant notamment les piétons et les cyclistes.

### POINTS D'ACTION :

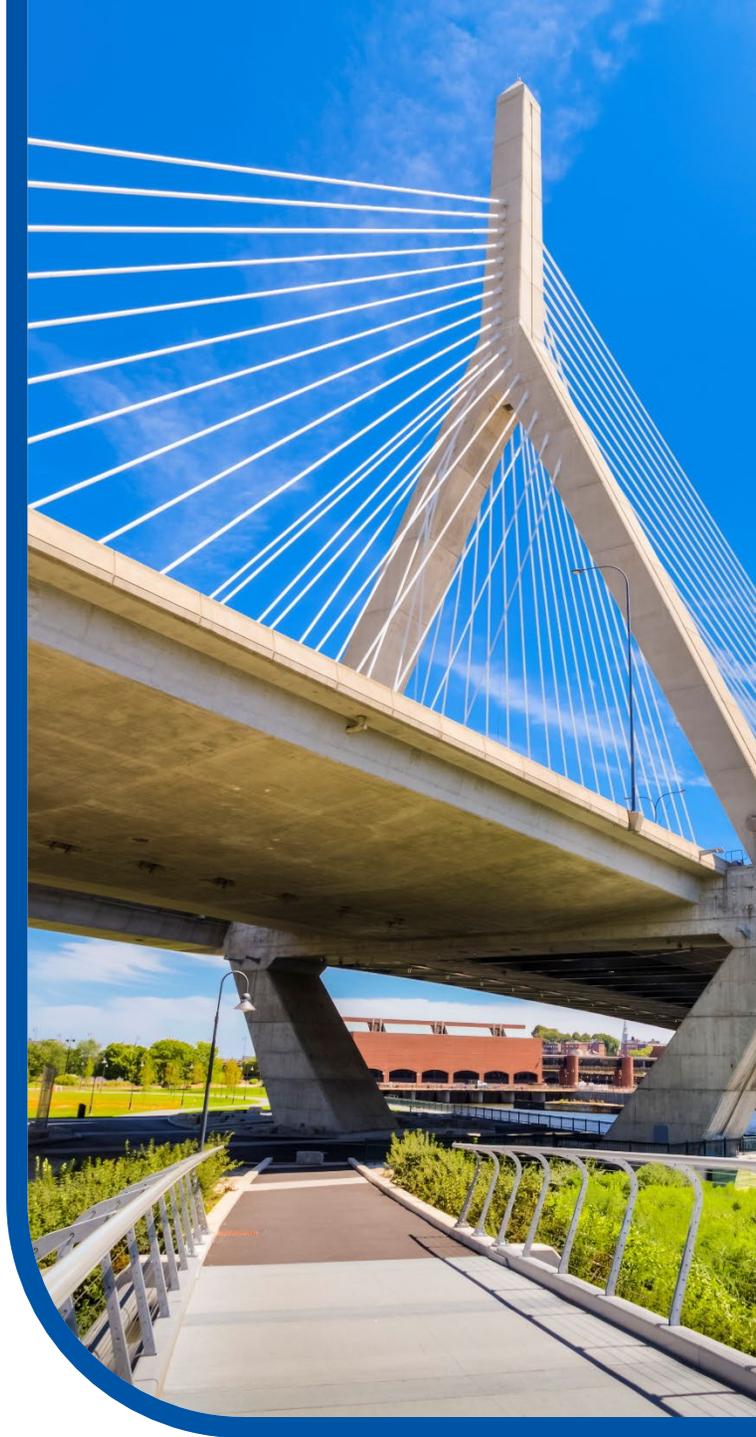
- 1.1 Mettre sur pied une plateforme de projets de sécurité, spécifiquement dans les communautés EJ en coordination avec les municipalités.
- 1.2 Offrir une assistance technique aux communautés EJ pour mettre au point des plans d'action robustes dans le domaine de la sécurité.
- 1.3 Incorporer les disparités de taux d'accidents dans le compte-rendu de performance de MassDOT, Tracker.
- 1.4 Faire le suivi des accidents dans l'optique de l'équité pour, au fil du temps, mieux comprendre les différences parmi les groupes.

## Énoncé de problème 2 :

Les accidents mortels du Massachusetts et les taux d'accidents mortels ont augmentés entre 2019 et 2022, mais ces chiffres sont en baisse depuis.

### POINTS D'ACTION :

- 2.1 Utiliser une approche de rétopolation pour exposer de manière holistique les étapes nécessaires pour atteindre les objectifs de « Vision Zero ».
- 2.2 Continuer à orienter les investissements vers des projets qui essaient de remédier aux causes les plus communes des blessures graves et des décès.
- 2.3 Continuer à investir dans des contre-mesures de sécurité systémiques et économiques éprouvées.
- 2.4 Mettre au point un programme d'investissement pour les transports pour les investissements dédiés dans la sécurité relative aux transports.
- 2.5 Influencer des changements pour améliorer la conception des véhicules.
- 2.6 Tester les technologies de contrôle automatisé pour les feux rouges brûlés et les excès de vitesse et mettre au point des recommandations qui seront soumises à l'approbation de la chambre des députés du Massachusetts.





### Énoncé de problème 3 :

Les usagers des modes de transport actif, c'est-à-dire la marche, le vélo, rencontrent souvent des Installations peu confortables, non sécuritaires et déconnectés, notamment dans les villes carrefours et les zones rurales. Les personnes âgées sont particulièrement susceptibles de subir des blessures graves voire mortelles lors d'accidents les concernant en tant que piétons.

#### POINTS D'ACTION :

- 3.1 Identifier les irrégularités dans les trottoirs et les toitures des installations pour vélos à l'échelle de l'état pour l'utiliser comme base pour les investissements en immobilisations.
- 3.2 Mettre au point des mesures de performance sur les trottoirs pour le compte-rendu de MassDOT, « Tracker ».
- 3.3 Introduire des interventions afin de calmer la circulation ou de gérer les vitesses dans les couloirs à risque élevé. MassDOT va également explorer les suggestions de conception « conviviales pour la sénilité » présentées par le bureau exécutif du Massachusetts sur les affaires relatives aux personnes âgées.
- 3.4 Mettre en priorité les efforts d'entretien comme le déneigement des voies cyclables et des trottoirs.

### Énoncé de problème 4 :

Les résidents ont la perception qu'un environnement n'est pas sécuritaire dans les transports en commun à cause d'une combinaison d'accidents sensationnels et d'autres événements liés à la sécurité, en sus de leur expérience personnelle.

#### POINTS D'ACTION :

- 4.1 Présenter les mises à jour au public et aux intervenants sur les progrès en termes de sécurité.
- 4.2 Continuer la mise en œuvre du plan d'amélioration sur trois ans de MBTA.
- 4.3 Utiliser des modifications organisationnelles impliquant un contrôle de la sécurité.
- 4.4 Apporter des améliorations en termes de sécurité aux stations et aux véhicules.

### Énoncé de problème 5 :

Il existe un savoir ou des directives limitées liées à la sécurité dans certains domaines comme la formation des conducteurs dans les véhicules autonomes, l'application de systèmes aériens sans pilote pour de meilleurs résultats en termes de sécurité ou les conséquences de service cellulaire limité sur la capacité de réaction en cas d'urgence ou le suivi des véhicules de transport en commun en temps réel.

#### POINTS D'ACTION :

- 5.1 Exécuter une étude formelle du cursus de formation des conducteurs pour promouvoir la sécurité routière pour tous les usagers.
- 5.2 Mettre à jour le contenu de la formation des conducteurs pour y intégrer de nouveaux thèmes.
- 5.3 Rechercher la relation entre les technologies émergentes et la sécurité.
- 5.4 Mettre au point de nouvelles ressources, documentations et campagnes de sensibilisation du public sur le sujet de la formation des conducteurs.
- 5.5 Explorer l'utilisation des systèmes aériens sans pilote (UAS) aux fins d'évaluation de la sécurité.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : FIABILITÉ

## Énoncé de problème 1 :

Les voyageurs du Massachusetts, quel que soit leur mode de transport, sont confrontés à la congestion de la circulation. Cela se traduit par un manque de confiance dans les conditions qu'ils observent et un accès réduit aux besoins quotidiens.

### POINTS D'ACTION :

- 1.1 Rechercher les opportunités qui permettraient d'exécuter les recommandations pour la planification d'études et de rapports ciblant la congestion et la fiabilité des temps de déplacement.
- 1.2 Résoudre les problèmes systémiques qui provoquent des retards dans les transports rapides.
- 1.3 Améliorer les communications à l'intention du public relatives au statut des projets de transport en commun et livraison de services pour permettre aux usagers de mieux planifier leurs déplacements.
- 1.4 Mettre en priorité les projets de fiabilité aux endroits avec des bouchons routiers et des retards importants.
- 1.5 Étudier la tarification des infrastructures routières en se penchant sur la capacité des transports en commun nécessaire pour réussir à résoudre ce problème ainsi que les implications de cette tarification sur les milles-véhicules parcourus (MVP) tout en prenant en compte l'équité sociale et géographique.

- 1.6 Explorer les options pour étendre les services de train régional.
- 1.7 Terminer le prochain programme de MBTA « Program for Mass Transportation » ou PMT, pour garantir que les plans d'investissement dans les transports en commun s'alignent sur les objectifs des plans partout dans l'état et le plan stratégique de MBTA (MBTA Strategic Plan).
- 1.8 Continuer à résoudre les problèmes relatifs à l'état de bon fonctionnement des corps de chaussées et des ponts qui nuisent à la fiabilité le long des routes, conformément aux recommandations du plan de gestion des actifs de transport de MassDOT (Transportation Asset Management Plan ou TAMP).
- 1.9 Mettre au point un plan pour élargir les activités de gestion des actifs routiers, y compris l'état des trottoirs et des installations pour vélos ainsi que la sécurité des traitements pour améliorer la fiabilité.

## Énoncé de problème 2 :

La congestion routière diminue la fiabilité du service des bus des transports en commun, en limitant ainsi son attrait et sa compétitivité.

### POINTS D'ACTION :

- 2.1 Soutenir les investissements dans l'infrastructure routière pour améliorer la fiabilité des transports en commun et mettre au point des directives pour s'assurer que ces investissements tiennent compte de tous les modes et ne diminuent pas la sécurité.
- 2.2 Faciliter un respect plus strict des violations du code de la route impliquant l'infrastructure de priorité des transports en commun.
- 2.3 Explorer la création d'un programme d'investissement pour les projets de priorité des transports en commun sur les routes municipales.

## Énoncé de problème 3 :

La congestion et les goulots d'étranglement des transports de marchandises nuisent à la circulation efficace des marchandises, ce qui augmente les frais de main-d'œuvre, réduit la productivité des immobilisations et se solde souvent par des frais plus élevés pour les foyers et les entreprises.

### POINTS D'ACTION :

- 3.1 Investir dans les améliorations de l'infrastructure.
- 3.2 Explorer les investissements dans la circulation de marchandises multimodale.
- 3.3 Coordonner avec les entreprises de transport ferroviaire de marchandises pour réduire les délais des trains de passagers roulant sur les voies ferroviaires pour trains de marchandises.





## DOMAINE DE PRIORITÉ : SUPPORT POUR ASSURER DES MOYENS DE TRANSPORT PROPRES

### Énoncé de problème 1 :

Les transports sont le premier contributeur des émissions de carbone au Massachusetts et les émissions liées aux transports sont concentrées de manière disproportionnelle dans les communautés de justice environnementale.

#### POINTS D'ACTION :

- 1.1 Élargir les programmes pour que les rues du Commonwealth soient plus complètes.
- 1.2 Appuyer l'électrification pour les bus de transport public, les véhicules adaptés et les services de train de banlieue dans l'optique des objectifs climatiques de l'état.
- 1.3 Soutenir les politiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules de transport de marchandises.
- 1.4 Établir un cadre de politiques basé sur l'équité pour la mise en priorité des projets de fret multimodaux.
- 1.5 Mise en œuvre de toutes les recommandations relatives aux transports issues du Massachusetts Climate Chief's Report de 2023.

### Énoncé de problème 2 :

La disponibilité d'une infrastructure adaptée peut représenter un obstacle pour les choix de modes de transport à faibles émissions.

#### POINTS D'ACTION :

- 2.1 Installer des stations de recharge rapide sur les couloirs de carburant alternatif pour éliminer qu'il y ait plus de 80 km entre chaque station.
- 2.2 Investir dans des projets pour soutenir l'électrification du système de MBTA.
- 2.3 Collaborer pour établir des stratégies de financement afin de mettre les carburants d'aviation durables à la disposition des opérateurs du nord-est des États-Unis.
- 2.4 Coordonner avec les autres agences étatiques et les fournisseurs de services publics afin de soutenir la modernisation du réseau.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : CONNECTIVITÉ DE DESTINATION

## Énoncé de problème 1 :

Les personnes qui vivent dans les communautés de justice environnementale subissent des inégalités dans le domaine de la connectivité sur tout notre système de transport, ce qui limite leur accès aux opportunités.

### POINTS D'ACTION :

- 1.1 Étudier les disparités en termes de temps de déplacement entre les groupes démographiques.
- 1.2 Explorer l'ajout dans Tracker de mesures de performance pour l'accès aux destinations.
- 1.3 Explorer les opportunités de financement discrétionnaire pour élargir le transport vers les emplois en se concentrant sur les personnes à faible revenu ou handicapées.

## Énoncé de problème 2 :

Le manque de pistes cyclables ou piétonnes sans interruption, sûres et à grand confort reliant les installations pour piétons et pour vélos limite l'option de se déplacer en marchant ou à vélo ou en utilisant d'autres modes non-motorisés comme les équipements de mobilité, pour accéder aux destinations importantes.

### POINTS D'ACTION :

- 2.1 Mettre au point un programme d'investissement ciblant les connections multimodales aux transports en commun.
- 2.2 Continuer à utiliser les subventions de MassTrails et les autres projets pour vélos et piétons afin de pallier les lacunes du réseau de transport actif et des pistes partagées.
- 2.3 Explorer la création d'un nouveau programme de formule de trottoirs pour les municipalités pour soutenir l'élargissement, l'accessibilité, l'entretien et le fonctionnement des réseaux locaux.
- 2.4 Mettre à jour le plan de transition ADA de MassDOT d'ici 2025.

## Énoncé de problème 3 :

Les résidents en dehors des zones centrales partout dans le Commonwealth, surtout dans les zones rurales, n'ont pas accès à des services de transport en commun pratiques et aux options de transport non véhiculaire. Ils se sentent déconnectés des opportunités culturelles, économiques et autres. De plus, les opportunités de service de trains pour passagers dans la moitié ouest du Commonwealth sont extrêmement limitées.

### POINTS D'ACTION :

- 3.1 Élargir les opportunités de financement locales et régionales pour combler cette lacune en termes de premier et dernier mille vers les transports en commun aux itinéraires établis ainsi qu'en termes d'accès aux destinations importantes.
- 3.2 Chercher des fonds pour financer les projets de MBTA ciblant la résolution des lacunes de premier et dernier mille, en impliquant potentiellement des services de transport microcollectif et des partenariats privé-collectif dans les régions à faible densité dans les zones desservies par MBTA.
- 3.3 Poursuivre les efforts pour faire avancer le « Compass Rail ».





#### Énoncé de problème 4 :

Même si le Commonwealth est en faveur d'une réduction des déplacements en voiture dans le cadre de la stratégie pour le changement climatique, les personnes qui se déplacent au Massachusetts rencontrent des difficultés à trouver d'autres modes de transport comme les transports en commun, le vélo ou le transport par voie d'eau.

##### POINTS D'ACTION :

- 4.1 Analyser et comparer les résultats en termes d'accessibilité pour les véhicules comparés aux déplacements en transport en commun.
- 4.2 Collaborer avec les entreprises de transport en commun pour améliorer les transports en autobus. Parmi les éléments considérés, il faudra inclure l'expansion du service en fin de semaine et augmenter la fréquence en général.
- 4.3 Étudier l'expansion des options de transport par voie d'eau et les connections entre les ferrys, les destinations importantes et les autres modes de transport.

#### Énoncé de problème 5 :

Les schémas d'utilisation du terrain existants actuellement renforcent les déplacements en voiture et excluent de nombreux résidents du Massachusetts du fait d'une insuffisance d'options modales.

##### POINTS D'ACTION :

- 5.1 Conduire une étude pour identifier les zones pour des investissements consacrés aux transports en commun avec fort impact afin de mettre en priorité les investissements et la livraison de services ainsi que pour mieux coordonner les objectifs de transport et de construction de logements.

# DOMAINE DE PRIORITÉ : RÉSILIENCE

## Énoncé de problème 1 :

Une partie importante de l'infrastructure des transports du Massachusetts est exposée aux catastrophes naturelles.

### POINTS D'ACTION :

- 1.1 Identifier et traiter les actifs de transport qui sont menacés par les inondations, les phénomènes météorologiques extrêmes et les tempêtes et autres dangers.
- 1.2 Renforcer l'évaluation des projets dans l'optique des risques climatiques en utilisant des outils aérospatiaux et en déterminant la portée des projets de manière multidisciplinaire.
- 1.3 Mobiliser toutes les opportunités de financement disponibles pour résoudre les problèmes de résilience en fonction du niveau de risque.
- 1.4 Dresser un inventaire et un schéma détaillés des ponceaux et drainages.
- 1.5 Explorer la possibilité de créer un programme d'améliorations en immobilisations discrétionnaires géré par l'état pour les projets de résilience.
- 1.6 Explorer l'utilisation de systèmes aériens sans pilote (UAS) pour l'évaluation de catastrophe.
- 1.7 Mettre en priorité la protection des actifs et des installations du système de transport de marchandises contre le changement climatique et les effets des phénomènes météorologiques extrêmes.
- 1.8 Continuer à investir dans les programmes de MBTA sur l'ensemble du système : résilience, protection des actifs, maintenance et protection contre les inondations.

### Points d'action de ResilientMass

(Reprise des points discutés dans *Beyond Mobility* dans un souci de cohérence) :

- 1.9 Organiser une formation et établir des directives pour l'adaptation au changement climatique.
- 1.10 Effectuer une évaluation des vulnérabilités des actifs principaux de MBTA qui sont en danger en raison du changement climatique.
- 1.11 Développer l'assise du plan d'amélioration de résilience.
- 1.12 Mettre à jour les normes de conception de MBTA en y ajoutant la résilience climatique.
- 1.13 Évaluer et mettre en priorité les améliorations dans le domaine de la résilience pour les ponts et routes vulnérables en utilisant une variété de contributions, y compris celles qui sont décrites dans les éléments d'action précédents.
- 1.14 Rechercher les meilleures pratiques pour la conception et les normes de résilience.
- 1.15 Continuer le programme de prévention des inondations de tunnel de MBTA.
- 1.16 Mettre à jour les plans de réponses en cas d'urgence de MBTA et le visualisateur GIS pour réagir aux tempêtes en temps réel.
- 1.17 Utiliser l'outil auto-évaluation du « Transportation Research Board » pour la mise au point de projets.



# DOMAINE DE PRIORITÉ : EXPÉRIENCE LORS DES DÉPLACEMENTS

## Énoncé de problème 1 :

Tous les usagers des transports en commun, y compris les usagers des transports adaptés et des transports de service à la personne (HST), méritent une meilleure expérience en tant qu'usagers et des prix plus abordables pour les transports en commun, dans les communautés de justice environnementale et sur tout le territoire du Commonwealth.

### POINTS D'ACTION :

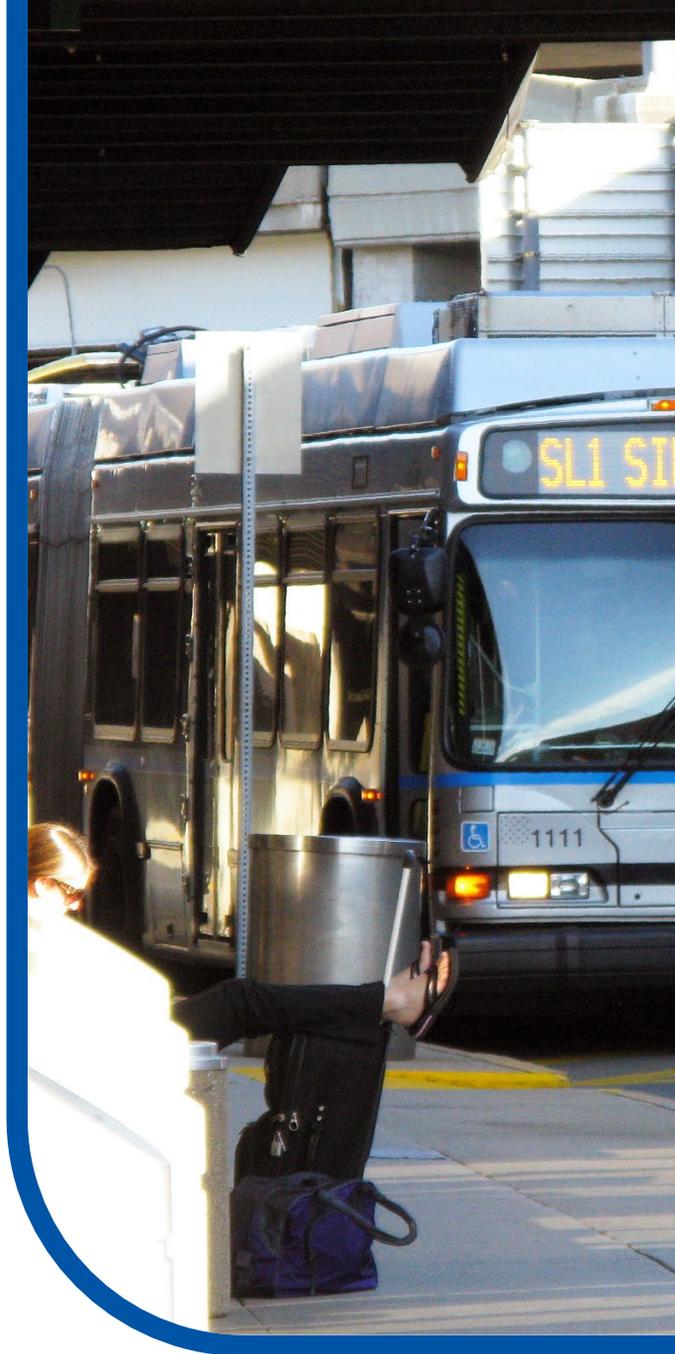
- 1.1 Explorer un accès accru au programme des tarifs réduits ou gratuits de MBTA pour les usagers éligibles avec handicaps, les personnes âgées, les jeunes et les personnes à faible revenu.
- 1.2 Coordonner avec les RTA du Massachusetts pour continuer à tester les programmes de transport en commun à tarif abordable tels que les suggérait le compte-rendu final du programme pilote RTA gratuit FY23.
- 1.3 Soutenir MBTA et les RTA de l'état pour identifier les arrêts de bus et les autres points et éléments d'accès au système de transport en commun qui auraient besoin d'être améliorés, y compris pour accroître le confort et la sécurité de ces points d'accès et services qui leur sont offerts.
- 1.4 Renforcer la coordination entre toutes les agences étatiques impliquées dans le transport de service à la personne, ainsi que MBTA et les RTA.

## Énoncé de problème 2 :

Les lacunes en termes de trottoirs, de bateaux de trottoirs, et de passages à piétons limitent les options de mobilité, notamment pour les personnes âgées, les personnes handicapées et les enfants. C'est un problème saillant notamment dans les communautés rurales où beaucoup d'entre eux vivent.

### POINTS D'ACTION :

- 2.1 Mettre sur pied des couches de données de haute qualité et mises à jour fréquemment sur les infrastructures pour piétons et vélos afin de garantir que notre agence et nos partenaires aient les dernières informations relatives à l'état de ces éléments du réseau.
- 2.2 Trouver du financement pour la création de subventions discrétionnaires et pour offrir une meilleure assistance technique aux villes pour les projets « Itinéraire complet et aller-retour sécuritaire pour l'école ».
- 2.3 Mettre au point des rapports spécialisés documentant à quoi sont confrontés les groupes démographiques traditionnellement sous-desservis en termes de transport.





### Énoncé de problème 3 :

Les usagers des transports en commun, les personnes handicapées et les membres de la communauté avec une maîtrise imparfaite de l'anglais (ELEP) rencontrent des difficultés pour comprendre et naviguer à travers l'infrastructure des transports en commun, y compris dans les stations, en cas de modifications de service avec détours et les options d'itinéraires alternatifs.

#### POINTS D'ACTION :

- 3.1 Continuer à investir pour améliorer les stations de transport en commun et les véhicules afin d'accroître l'accessibilité pour les personnes handicapées.
- 3.2 Chercher de nouvelles opportunités de financement pour permettre aux entreprises de transports en commun de mieux informer les usagers.
- 3.3 Terminer l'inventaire des lacunes en orientation et des besoins en traduction aux arrêts des transports en commun et des stations à l'échelle de l'état.
- 3.4 Explorer le développement d'un réseau de responsables régionaux de la mobilité sur tout l'état.
- 3.5 Mettre au point des processus et des protocoles pour s'assurer que la base de données Ride Match de MassDOT soit mise à jour régulièrement et entièrement fonctionnelle.

### Énoncé de problème 4 :

Les cyclistes signalent que l'orientation et les services aux installations sont difficiles à comprendre ou médiocres.

#### POINTS D'ACTION :

- 4.1 Offrir une assistance technique aux municipalités et aux agences partenaires pour les itinéraires cyclistes et la signalisation.
- 4.2 Dresser un inventaire des services comme les bancs, les toilettes et les fontaines aux endroits clés des pistes aménagées et des pistes cyclables et piétonnières principales.

### Énoncé de problème 5 :

Les systèmes et les protocoles ciblant l'excellence du service clientèle ne sont pas toujours mis en priorité.

#### POINTS D'ACTION :

- 5.1 Étendre les efforts de sondage de la clientèle par MassDOT et les entreprises de transport en commun pour mieux comprendre les problèmes généraux de satisfaction de la clientèle et pour enregistrer les plaintes des clients.
- 5.2 Le Registry of Motor Vehicles (RMV) de MassDOT va améliorer et moderniser ses installations et les services en ligne pour accroître l'efficacité des opérations et du service à la clientèle.
- 5.3 La division des autoroutes de MassDOT va identifier et mettre en œuvre des améliorations pour les centres de service autoroutiers et pour les aires de repos dont elle est responsable.

# Évaluation des progrès

MassDOT va, en plus, établir une première liste d'actions, analyser les résultats des actions définies au fil du temps et y apporter des modifications le cas échéant. Cette approche fondée sur la performance pour évaluer les progrès permet d'assurer que le Commonwealth est sur la bonne voie pour atteindre ses objectifs et réaliser sa vision.

MassDOT et ses nombreux partenaires recueillent et analysent les données sur la performance du système des transports au Massachusetts. L'annexe D, Compte-rendu de la performance du système, documente les mesures de performance exigées par le gouvernement fédéral et cible quatre catégories :

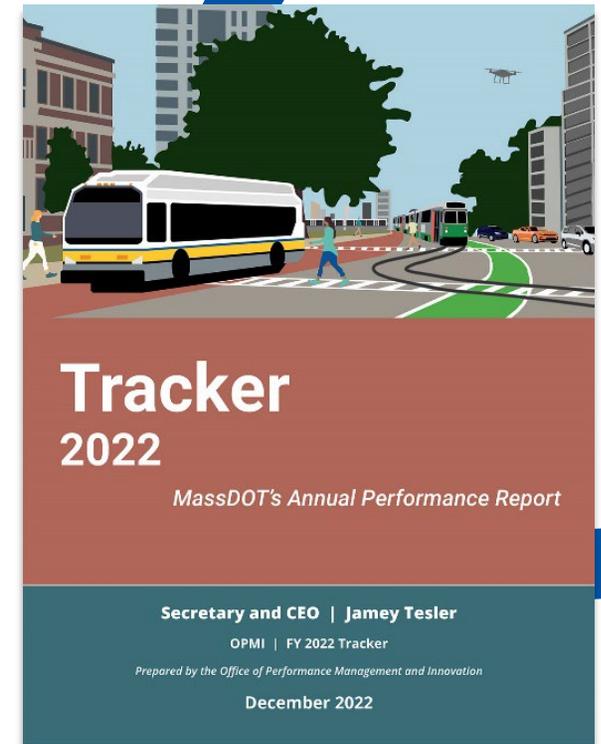
- **Sécurité (autoroutes et transports en commun),**
- **État de l'infrastructure (autoroutes et transports en commun),**
- **Performance du système (autoroutes), et**
- **Émissions de gaz à effet de serre (autoroute).**

De plus, le plan Beyond Mobility donne à MassDOT la responsabilité de l'évaluation de la performance dans l'optique de l'équité et de faire le suivi des disparités dans les communautés et les types de déplacement dans tout le Commonwealth.

Parmi les exemples de nouvelles mesures de la performance identifiées dans le plan Beyond Mobility, on note :

- **Nombre d'accidents impliquant des piétons par tête dans les communautés de justice environnementale.**
- **Kilomètres de trottoirs inexistantes là où vivent des personnes âgées et handicapées.**
- **Nombre de stations de recharge pour véhicules électriques dans les communautés de justice environnementale.**
- **Différence en temps de déplacement pour les usagers blancs et les usagers de couleur.**
- **Différence entre les communautés urbaines et rurales du nombre de ponts en mauvais état ou défectueux par tête.**

Beyond Mobility prévoit d'incorporer ces mesures de performance et d'autres (plus de détails dans le Chapitre 6) dans le compte-rendu annuel de gestion de la performance de MassDOT, Tracker. Tracker permet d'illustrer pour MassDOT, les élus et les usagers du système de transport quels sont les objectifs qui sont atteints et où MassDOT doit concentrer ses efforts pour s'améliorer.





# Appel à l'action

Beyond Mobility est plus qu'un plan; c'est un engagement à un futur motivé par un système de transport sécuritaire, résilient et universellement accessible. C'est une vision d'un Commonwealth avec des communautés connectées, une justice raciale et économique et une santé environnementale et publique de première classe. Beyond Mobility définit comment atteindre cette vision par le biais de politiques, de stratégies et d'investissements centrés sur les personnes.

Ce futur est le fruit d'un travail collectif. MassDOT joue, certes, un rôle essentiel, mais cette agence ne peut pas réaliser cette vision toute seule. Il est important que chacun joue un rôle pour forger ce futur—le gouvernement de l'état, les municipalités, l'industrie, les entreprises, les organisations à but non lucratif, les groupes de pression et les résidents.

Les opinions, les expériences et les domaines respectifs d'expertise de ces intervenants sont essentiels pour faire face aux besoins actuels en termes de transport et pour anticiper les défis et les opportunités futurs, dont nombre d'entre eux sont répertoriés comme énoncés de problèmes dans le plan Beyond Mobility. MassDOT invite toutes les communautés du Massachusetts à utiliser ce plan comme un appel à l'action pour souligner les problèmes principaux et servir d'inspiration pour agir.

Ce plan présente une vision ambitieuse qui fait appel au soutien d'une large éventail d'intervenants et d'institutions du Commonwealth. Ensemble, ce plan peut nous aider à commencer à aborder les transports non pas comme une « mobilité » mais comme un moyen d'atteindre une vision plus juste, plus équitable et plus centrée sur l'être humain pour l'avenir.

