

Les bénéfices du transport en commun

Yves Bourgeois, PhD

Professeur titulaire en Économie

Doyen, Faculté des Sciences sociales et d'Administration

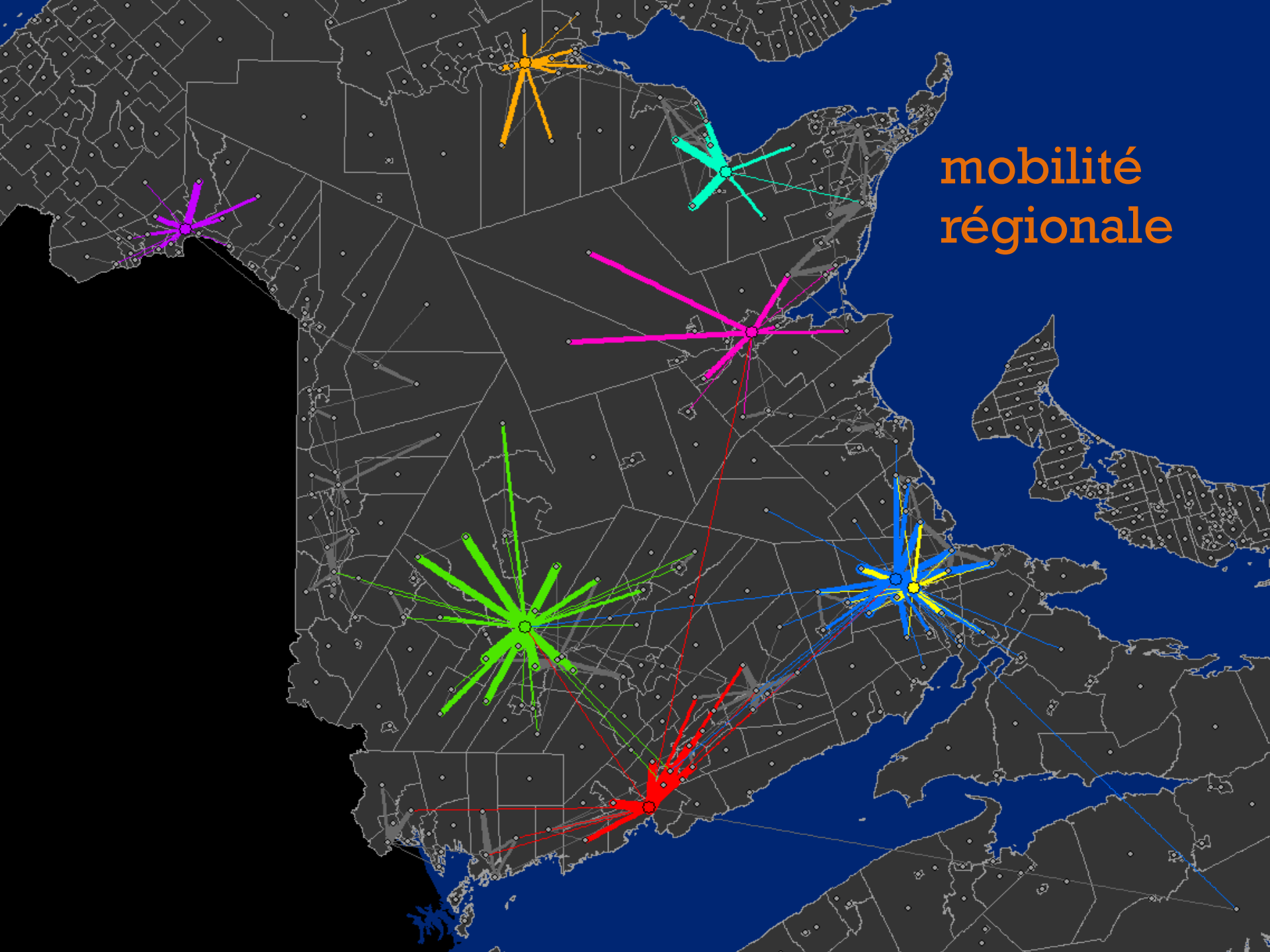
Mount Allison University

Fredericton

18 octobre 2025

MountAllison
UNIVERSITY

mobilité
régionale



Intro coûts et bénéfices sociaux

Peut-on chiffrer la valeur d'une forêt urbaine ?

- \$8/arbre (TD 2014). R.o.I. \$1.35-3.20 par \$ dépensé.
- 7 G\$ à Toronto, 35 G\$ Vancouver, 11 G\$ Halifax, 4,5 G\$ Montréal
- Différentiel en valeur foncière lié aux logements sur rues boisées
- Canopée urbaine amoindrit impact sur infrastructures
- Qualité de l'air
- Séquestration de carbone
- Amoindrit extrêmes de températures et effets de tempêtes

Dépendance sur la voiture au NB?

StatCan: transpo durable = partagé + actif. Les Néo-brunswickois...

- 1.7X plus portés à travailler à l'extérieur de leur communauté (35.2% vs 20.6%)
- navettons en voiture (90.4% vs 78.6%)
- 3^e taux de motorisation (1.55 par ménage vs 1.47)
- moyennons 1000km/an + en voiture
- émettons 9.4 % plus GES par habitant en transport
- utilisons moins transport collectif (2.2% vs 12.7%)
- moins de marche (5.7% vs 6.2%) ou vélo (0.5% vs 1.4%) au travail.
- Co-voiturons davantage (8.7% vs 5.5% in Canada), surtout urbain
- Évitions de culpabiliser choix alors que nous avons créé, de bonne foi, infrastructure modernisante calquée sur routes, autoroutes et voitures aux dépens de moyens collectifs.

Incidence de la dépendance auto

A) Coûts aux individus, ménages et entreprises

- Voiture compact moyenne 15 000 \$/an ...environ 40\$/jour (CAA)
- NBois dépensons 20% de nos budgets sur transport (vs 15% Can)
 - ...17.1 (vs 11%) pour ménages à revenue faible (StatCan ES)
- NBois ont moins d'économies pour formation, retraite, etc.
- Coûts du travail affectent taux d'emploi et aggravent pénuries Md'O
- Barrières au marché d'emploi, santé, éducation, épicerie, loisirs
- ...affectant particulièrement ménages à revenu faible, avec handicap, jeunes, aînés, immigrants (4X plus)

B) Pertes d'efficacité gouvernementale incluant municipalités

- Entretien des surfaces (routes, ponts, stationnement) par contribuable
- Santé: > 100 M\$ accidents, 4 M\$ RDV, maladies évitables
- Stratégies de population (croissance et rétention)
- Taxes foncières (*infill*)
- Congestion, pollution air, GES
- Remboursements BES (6 M \$)
- MHS (26 vs 48M \$?)

Conseils

- Arguments économiques + inclusivité
- Mobilité et Aménagement indissociables
- ÉIM: décideur filtre citoyen sans voiture → habitabilité
- Offre de routes crée sa demande
- Comportements peuvent changer avec *nudges*
- Pensez aux objectifs plus larges en investissant en mobilité
 - croissance démographique, accès aux services et agréments
 - coûts routes, ponts, stationnement (construction, entretien, déneigement)
 - croissance économique
 - attraction d'entreprises, MdO, services essentiels
 - rétention jeunes
 - taxes foncières
 - efficience dans livraison de services

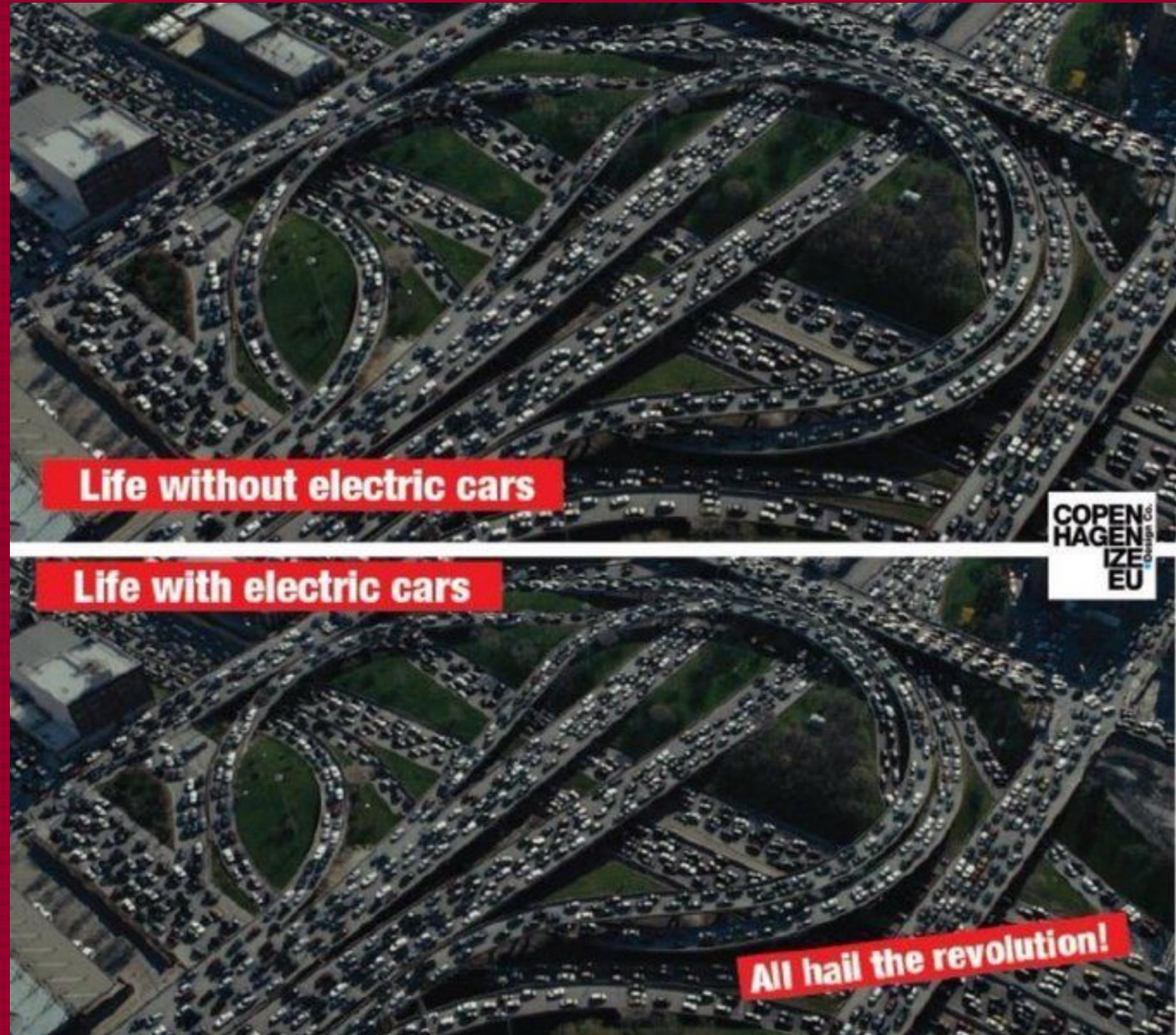




on

Electrique?

...audit écologique, production énergétique, congestion...



« On n'est pas en Europe » (??)



Solution? On élargit !





MountAllison
UNIVERSITY

2018



Google

2020



MountAllison
UNIVERSITY

VIA SACCHINI

PIAZZE APERTE PER OGNI SCUOLA



BEFORE



AFTER

DÜSSELDORF, ALEMANHA
1990



2019



Vismarkt, Groningen (1974)

(by Groningen Archief)



Vismarkt, Groningen (2021)

(by Dagblad van het Noorden)



NB examples

Place 1604, Dieppe



