

## LE TRANSPORT EN COMMUN

### Un puissant moteur du développement économique des régions métropolitaines

*Faits saillants tirés de l'étude réalisée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain en collaboration avec SECOR Conseil – décembre 2004.*

Au moment où la communauté métropolitaine de Québec se penche sur les grands enjeux économiques de la région, Accès transports viables a souhaité mettre en évidence le rôle crucial du transport en commun dans l'économie.

#### LE TRANSPORT EN COMMUN, POUR DES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES COMPÉTITIVES

La mobilité des personnes et des biens est une condition essentielle du développement économique.

Dans le cas des régions métropolitaines, la capacité des individus à se déplacer vers les lieux d'emploi est cruciale. Des infrastructures de transport performantes permettent aux entreprises d'**élargir leur bassin de travailleurs et de consommateurs**. Les transports collectifs sont un mode de déplacement particulièrement performant, peu consommateur d'espace en regard du nombre de passagers transportés. À Montréal, par exemple, on estime qu'à l'heure de pointe, les déplacements en transport en commun sur la voie réservée du pont Champlain équivalent à trois voies de véhicules automobiles, ou l'équivalent d'un autre pont.

La prospérité économique des régions métropolitaines dépend, aujourd'hui plus que jamais, de la présence d'un bassin suffisant de main-d'œuvre éduquée et créative, à la recherche d'une bonne qualité de vie. Or, **le transport en commun permet de concilier croissance économique et qualité de vie** dans les régions métropolitaines, en réduisant les nuisances liées à la circulation automobile (pollution sonore, visuelle et atmosphérique, insécurité

pour les piétons, consommation d'espace) et en assurant une bonne accessibilité aux lieux d'activité.

Différentes études sur le dynamisme des régions métropolitaines identifient la présence d'infrastructures publiques modernes et performantes, incluant les infrastructures de transport collectif, comme **un facteur de compétitivité**. Un bon service en transport en commun est significativement et positivement corrélé avec la compétitivité de ces régions.

Plusieurs problématiques récentes vont dans le sens d'un développement du transport en commun : les préoccupations grandissantes au sujet de la qualité de l'air et de l'épuisement des ressources pétrolières, le vieillissement démographique et ses effets sur la mobilité des personnes, et la volonté affirmée d'optimiser les investissements en infrastructures publiques en densifiant le territoire.

Le transport en commun réduit les coûts de déplacement de ses utilisateurs, augmente la rapidité de déplacement des non-utilisateurs en réduisant la congestion, accroît le bassin des travailleurs et des consommateurs des entreprises, et limite les effets néfastes des déplacements motorisés. **Pour prendre le train de l'avenir et de la compétitivité, la région métropolitaine de Québec se doit d'investir dans le transport en commun, et de favoriser ce mode de déplacement par tous les moyens dont elle dispose.**

#### LE TRANSPORT EN COMMUN, UN ACTEUR DE POIDS DANS L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Le transport en commun a des retombées économiques importantes à l'échelle des régions métropolitaines.

L'effet sur l'économie est tout d'abord lié aux activités des sociétés organisatrices de transport en commun. Celles-ci sont **un employeur majeur** à l'échelle régionale. Une part importante du budget de fonctionnement (plus des deux tiers, selon une étude américaine) est en effet consacrée à la rémunération du personnel. Elles font par ailleurs appel à de nombreux fournisseurs de biens et

de services. Elles acquièrent ainsi des produits pétroliers, de l'électricité, du matériel roulant, des pièces de rechange, du matériel électrique, des produits informatiques et des services financiers. Les activités directes des sociétés organisatrices, associées aux activités de leurs fournisseurs, génèrent **une valeur ajoutée considérable** (salaires, bénéfices des entreprises, autres revenus).

Les sociétés organisatrices de transport (SOT) contribuent par ailleurs aux recettes des gouvernements fédéral et provincial par la **fiscalité**. Selon l'étude de la Chambre de commerce de Montréal, pour 100 dollars investis dans le transport en commun, les deux paliers de gouvernement recueillent 23 dollars d'impôt, incluant la parafiscalité : 15,71 \$ pour le gouvernement du Québec et 7,39 \$ pour le Canada. Pour le gouvernement fédéral, il s'agit d'un bénéfice net, puisqu'il ne contribue plus au financement du transport en commun. Le gouvernement provincial contribue, lui, à 16% des dépenses de transport en commun : il retire donc près de 100% de son investissement en fiscalité.

**Recettes gouvernementales estimées issues des activités des SOT**

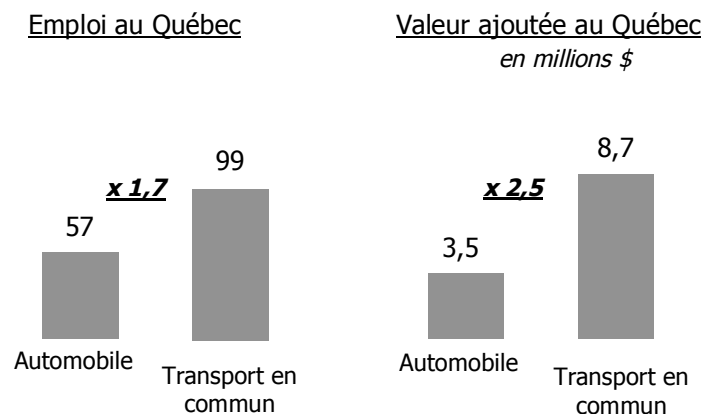
	Recettes provenant des dépenses des SOT en 2003 à Montréal (millions de \$)	Recette par 100\$ de dépenses
<b>Provincial</b>	<b>210 M \$</b>	<b>15,71 \$</b>
Recette fiscale	121 M \$	9,04 \$
Parafiscalité	89 M \$	6,67 \$
<b>Fédéral</b>	<b>98 M \$</b>	<b>7,39 \$</b>
Recette fiscale	78 M \$	5,87 \$
Parafiscalité	20 M \$	1,51 \$

Source : Institut de la statistique du Québec, à partir de données fournies par SECOR Conseil

Pour bien comprendre l'importance des retombées économiques du transport en commun, il faut se pencher sur le phénomène de **« l'effet de fuite »**. Il est lié au fait qu'une partie des biens et services nécessaires à la réalisation des activités de transport est produite à l'extérieur du Québec. Leur acquisition constitue donc une fuite de capitaux, et ne bénéficie pas au Québec. Le groupe SECOR a

évalué qu'en raison de cet effet de fuite, **les investissements dans le transport en commun sont 2,5 fois plus rentables pour le Québec que les investissements dans le secteur de l'automobile**. En effet, le taux d'importation est plus important pour les dépenses liées au transport en véhicules privés que pour celles liées au transport en commun. **Le taux de fuite est d'environ 10% pour le transport en commun, et 50% pour le transport automobile**. De ce fait, 10 millions de dollars de dépenses en transport en commun génèrent 100 emplois, soit 1,7 fois plus que le même investissement en transport automobile, et produisent 8,7 millions de dollars de valeur ajoutée, soit 2,5 fois plus que l'automobile.

**Retombées économiques d'une dépense de 10 M \$ en transport**



Source : SECOR Conseil, à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec (données 2003)

Il est donc beaucoup plus intéressant d'investir dans le transport en commun que dans le transport automobile.

Pour la région de Montréal, le transport en commun soutient près de 13 000 emplois et génère une valeur ajoutée de près de un milliard de dollars, pour des dépenses totales de 1,3 milliard de dollars. Il serait intéressant de tracer le portrait des retombées économiques du transport en commun dans la région métropolitaine de Québec, et de le comparer à celui du transport automobile.

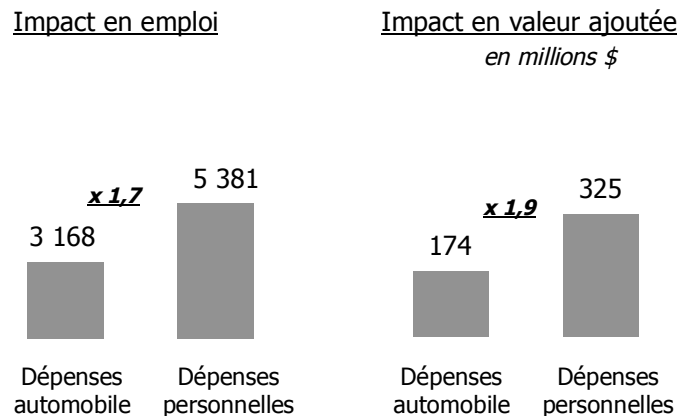
## LE TRANSPORT EN COMMUN, DES BÉNÉFICES À TOUS LES NIVEAUX

En plus d'être un moteur de l'économie régionale, les transports collectifs en tant que mode de déplacement sont une source d'économie tant à l'échelle de la société qu'à celle des ménages.

Pour les ménages, le transport en commun permet de **réduire la durée des déplacements en limitant la congestion**. À Montréal, le temps perdu en raison de la congestion est estimé à 750 millions de dollars par année. Un déplacement en transport en commun est par ailleurs moins coûteux qu'un déplacement automobile. Le coût par passager est de 0,17 \$/km pour le transport en commun, contre 0,41 \$/km pour l'automobile. À Montréal, l'économie générée annuellement pour les usagers du transport en commun a été de 570 millions de dollars en 2003, pour 3,2 milliards de passagers-kilomètres.

Les ménages canadiens consacrent en moyenne **17% de leur budget annuel aux transports, dont 85% à la seule automobile**. L'usage du transport en commun permet une économie substantielle sur ce budget, donc une augmentation du pouvoir d'achat des ménages qui se traduit par des dépenses accrues dans les autres postes budgétaires. Or, les dépenses personnelles produisent une valeur ajoutée près de 2 fois supérieure à celle des dépenses effectuées dans le secteur automobile, et génèrent 1,7 fois plus d'emplois. Encore une fois, ce gain supplémentaire de valeur ajoutée s'explique par la différence du taux de fuite. Le remplacement des dépenses de transport par automobile par d'autres types de dépenses personnelles est donc **bénéfique pour l'économie locale**.

### Impact économique d'une dépense de 600 M \$



Source : SECOR Conseil, à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec (données 2003)

Plusieurs études ont montré qu'une bonne desserte en transport en commun **accroît la valeur des propriétés résidentielles et commerciales**.

À l'échelle de la société, les milliers de passagers qui empruntent quotidiennement le transport en commun sont presque autant d'automobiles de moins sur le réseau routier (le taux d'occupation moyen à l'heure de pointe est de 1,26 personnes par véhicule automobile). Cela permet de limiter la congestion, dont le coût global est évalué, pour la région métropolitaine de Montréal, à 1 milliard de dollars, ainsi réparti : 75 % pour le temps perdu, 7 % de coûts supplémentaires pour les entreprises, 18 % de pollution et de consommation additionnelle d'énergie.

Les principaux effets néfastes associés aux déplacements automobiles sont les suivants : pollution (sonore, atmosphérique), accidents routiers, consommation d'énergie et utilisation d'espace. **Le transport en commun permet de réduire substantiellement ces nuisances.**

**Effets des modes de transport sur la qualité de vie**

Type d'effet	Impact du transport en commun / impact des déplacements automobiles	Économie estimée en 2003 pour Montréal
Pollution de l'air	4,2 fois moindre	97 millions \$
Coût des accidents	12,1 fois moindre	62 millions \$
Consommation d'énergie	5 fois moindre	180 millions \$* (économie individuelle)
Utilisation d'espace	20 fois moindre	

Source : Estimation SECOR Conseil

\* estimation par Accès transports viables

La firme SECOR Conseil a estimé les bénéfices que l'on pourrait attendre d'une augmentation de 2% de la part modale du transport en commun (parmi les modes motorisés) dans la région de Montréal à plus de 150 millions de dollars par année.

**Effet d'un gain de 2% de part modale du transport en commun**

Augmentation de la valeur ajoutée par hausse des revenus disponibles pour les utilisateurs	33 M \$
Réduction de la congestion	107 M \$
Réduction de la pollution	10 M \$
Réduction des accidents	6 M \$
<b>Impact total</b>	<b>156 M \$</b>

Source : Estimation SECOR(données de 2003)

Au prorata approximatif de la population et du nombre de déplacements, **un transfert modal de 2% permettrait de dégager 15 millions par année à Québec.**

Selon le Réseau de transport de la Capitale, **l'implantation d'un tramway à Québec** permettrait d'atteindre une part modale de 16% pour le transport en commun (actuellement, cette part est de 10%). **Ce projet pourrait donc générer des économies de 45 millions par année**, sans tenir compte des autres retombées économiques (création d'emplois, moindre effet de fuite de l'économie du transport en commun comparée à celle de

l'automobile, retombées fiscales, croissance de la valeur des propriétés). Ce montant annuel devrait être comparé au coût de fonctionnement de ce mode de transport.

**EN BREF**

Le transport en commun :

AUGMENTE	DIMINUE
La <b>compétitivité</b> des régions métropolitaines	Le <b>taux de fuite</b> des investissements
Le bassin de <b>travailleurs</b> et de <b>consommateurs</b>	La <b>congestion</b>
La <b>valeur ajoutée</b> localement	Le <b>coût</b> des déplacements
Le nombre d' <b>emplois</b> créés	La <b>pollution</b>
Les <b>retombées</b> fiscales	La <b>consommation</b> d'énergie
La <b>rapidité</b> des déplacements	Le nombre d' <b>accidents</b>
Le <b>pouvoir d'achat</b> des ménages	L'utilisation d' <b>espace</b>
La <b>valeur</b> des propriétés	

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain conclut que la contribution du transport en commun à l'économie des régions métropolitaines est significative, et qu'il serait préjudiciable de négliger ce mode de transport.

Pour devenir compétitive à l'échelle nord-américaine, la région métropolitaine de Québec doit dès maintenant **mettre en œuvre les conditions et les actions qui permettront au transport en commun de jouer son rôle de moteur de l'économie.**

Le transport en commun ne peut cependant, à lui seul, résoudre tous les problèmes de déplacement. À l'échelle de la région métropolitaine de Québec, il faut aller vers une gestion intégrée de la mobilité, qui considère dans une approche commune les modes de déplacement motorisés et non motorisés.