

ÉTUDE



DÉCEMBRE 2004



MÉTRO



AUTOBUS



TRAIN

Transport en commun :
un puissant moteur du
développement économique
de la région métropolitaine
de Montréal



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Board of Trade of Metropolitan Montreal

TABLE des matières

Étude réalisée en
collaboration avec :



Sommaire	2
Contexte et limites de l'analyse	5
1. Le transport en commun et le développement économique des régions métropolitaines	7
<i>L'importance des régions métropolitaines</i>	<i>7</i>
<i>Les facteurs de développement des régions métropolitaines</i>	<i>8</i>
<i>L'apport du transport dans le développement économique des régions</i>	<i>9</i>
<i>La contribution spécifique du transport en commun</i>	<i>10</i>
2. Le transport en commun dans la région de Montréal et les activités économiques qu'il génère	15
<i>Un bref portrait socioéconomique de la région de Montréal</i>	<i>15</i>
<i>Les déplacements dans la région de Montréal</i>	<i>16</i>
<i>L'envergure des activités des organismes de transport en commun</i>	<i>19</i>
<i>L'impact économique des activités des organismes de transport en commun</i>	<i>21</i>
<i>La comparaison des impacts économiques des dépenses de transport</i>	<i>23</i>
3. Le transport en commun dans la région de Montréal et les bénéfices économiques qu'il génère	25
<i>La réduction des coûts de transport et ses effets sur les revenus des ménages montréalais</i>	<i>25</i>
<i>L'augmentation de la facilité des déplacements et ses effets sur le développement de secteurs industriels clés pour la région de Montréal</i>	<i>27</i>
<i>L'accroissement de la rapidité des déplacements et ses effets sur la diminution de la congestion de la région montréalaise</i>	<i>31</i>
<i>L'atténuation des effets néfastes du transport et ses effets sur l'amélioration de la qualité de vie de la région montréalaise</i>	<i>32</i>
<i>Les bénéfices économiques résultant d'un accroissement de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal</i>	<i>33</i>
4. Conclusion	35

Le transport en commun joue un rôle prépondérant dans le développement économique et la compétitivité des régions métropolitaines

Pourquoi s'intéresser à la contribution économique du transport en commun ?

- > La compétitivité et le pouvoir d'attraction des régions métropolitaines constituent des conditions essentielles de la prospérité des sociétés avancées, d'où l'importance que la plupart des pays industrialisés accordent à la santé économique de leurs grandes villes ou régions.
- > Pouvoir compter sur des régions métropolitaines compétitives et attirantes représente toutefois un défi continu et exige d'agir avec diligence sur plusieurs facteurs clés de création de richesse. Or, la présence d'infrastructures de transport performantes, notamment en transport en commun, constitue l'un de ces facteurs clés.
- > Le transport en commun engendre des bénéfices économiques complexes et très importants. Le transport en commun réduit ainsi le coût unitaire des déplacements de ses utilisateurs, augmente la rapidité de déplacement des non-utilisateurs, accroît le bassin des travailleurs et consommateurs des entreprises et atténue les effets néfastes des déplacements.
- > Les acteurs de plusieurs des régions parmi les plus dynamiques sur le plan économique ont d'ailleurs bien compris les avantages spécifiques de ce système de transport. Des régions comme celles de Barcelone, Lyon, Montpellier et Strasbourg ont placé le transport en commun parmi leurs priorités régionales. Les régions considérées comme les plus compétitives aux États-Unis se retrouvent généralement dans la situation suivante : soit i) elles disposent déjà d'un bon niveau de service de transport, soit ii) elles ont le plus investi dans leur réseau de transport en commun ces dernières années.
- > Pour ces régions, le transport en commun est considéré comme un investissement dans leurs capacités productives et leur pouvoir d'attraction. Il permet de concilier croissance économique forte et qualité de vie.

Quelles sont les retombées économiques des activités du transport en commun dans la région de Montréal ?

Les activités des organismes de transport en commun de la région de Montréal soutenaient 12 845 emplois en 2003 et contribuaient à augmenter les revenus de l'économie montréalaise de près de 1 milliard \$

- > Le transport en commun engendre à lui seul une activité économique importante pour la région. Les dépenses d'exploitation et d'immobilisations des 19 organismes de transport collectif actifs sur le territoire en 2003 atteignaient 1,3 milliard de dollars.
- > Les dépenses des organismes montréalais de transport en commun ont peu augmenté au cours des dernières années. En fait, si l'on tient compte de l'inflation, les budgets des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région sont revenus récemment au niveau observé au milieu des années 90, alors que l'achalandage augmentait pourtant de 12,5 % pour la même période.
- > Les dépenses des organismes de transport en commun soutiennent tout de même annuellement 12 845 emplois et génèrent une valeur ajoutée dans l'économie de la région montréalaise de près de 1 milliard de dollars par année. Par ailleurs, des centaines de fournisseurs montréalais et québécois sont sollicités chaque année par les achats de ces organismes. Parmi les principaux produits achetés, on compte des produits pétroliers, de l'électricité, du matériel roulant, des pièces de rechange, du matériel électrique, des produits informatiques et des services financiers.

L'impact du transport en commun sur l'économie montréalaise est deux fois plus élevé qu'une dépense équivalente en transport privé par automobile, en raison du taux d'importation beaucoup plus faible

Le transport en commun a permis à ses utilisateurs montréalais d'économiser près de 570 M \$ en 2003

Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages et des retombées économiques deux fois plus importantes pour la région de Montréal

Le transport en commun se révèle crucial pour plusieurs secteurs industriels importants de la région de Montréal

- > Les gouvernements du Québec et du Canada récoltent un peu plus de 300 millions de dollars en recettes par année, soit 23 \$ par 100 \$ de dépenses des organismes de transport de la région. Si le gouvernement du Québec perçoit en recettes totales un montant équivalent à sa contribution au financement, les recettes combinées des deux paliers de gouvernement supérieurs se révèlent 45 % plus élevées que leur contribution financière.
- > Par ailleurs, les dépenses des organismes de transport en commun stimulent deux fois plus l'économie de la région de Montréal qu'une dépense équivalente en transport privé par voiture (plus de 50 % de la dépense de transport privé en automobile étant constituée de produits importés de l'extérieur du Québec contre 10 % dans le cas du transport en commun).

Quels sont les autres bénéfices économiques des activités du transport en commun dans la région de Montréal ?

- > Les bénéfices économiques générés par le transport en commun ne se limitent pas aux seules dépenses des organismes de transport. En réduisant les coûts de transport, en facilitant les déplacements et en atténuant les effets néfastes de ces déplacements, le transport en commun crée des bénéfices économiques substantiels pour la région de Montréal.
- > Le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est de deux à trois fois plus faible qu'en voiture. Ce système de transport permet par conséquent aux ménages montréalais de consacrer une plus faible part de leur budget aux déplacements en automobile. Pour la seule année 2003, le transport en commun a ainsi permis aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars en frais de déplacement.
- > Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages de la région. Or, consacrer 570 millions de dollars à l'ensemble des dépenses personnelles génère près de deux fois plus de retombées économiques pour la région montréalaise que de destiner le même montant à des dépenses de fonctionnement de l'automobile, et ce, au bénéfice d'une foule de commerçants et de manufacturiers.
- > Au-delà de son impact sur la réduction des coûts de déplacement, le transport en commun permet de relier plus facilement et plus rapidement entre elles les différentes zones de résidence, de travail et de consommation. La mobilité des personnes est très importante pour l'économie des régions métropolitaines car elle contribue à accroître l'efficacité du marché du travail, c'est-à-dire qu'elle permet aux bons travailleurs de se trouver aux bons endroits.
- > Cette plus grande efficacité est particulièrement importante pour certaines industries et certains pôles économiques de la région, notamment : les secteurs des grappes de rayonnement de la région (hébergement, restauration, commerce, loisirs); l'industrie touristique; le centre-ville; et les cités universitaires; sans compter qu'un grand nombre d'entreprises montréalaises, dont plusieurs entreprises manufacturières de pointe, comptent également sur une desserte par ce système de transport pour attirer, recruter et fidéliser leur main-d'œuvre.

Tout en stimulant le dynamisme du développement immobilier et la valeur des propriétés de la région...

...le transport en commun contribue directement à réduire les pertes causées par la congestion

Le transport en commun génère de quatre à 20 fois moins d'effets néfastes que le transport privé en automobile.

- > Le transport en commun, notamment les réseaux assurant des liens rapides vers les centres d'activité économique, contribue aussi à accroître la valeur des propriétés et à stimuler le développement immobilier. Ce type d'impact peut être observé dans la région autour des stations de métro comme celles du centre-ville, Jean-Talon, de la Savanne, Longueuil, ou encore, autour de la gare du Mont-St-Hilaire et du terminus d'autobus Chevrier à Brossard.
- > Les non-utilisateurs du transport en commun tirent également de grands bénéfices de l'existence du transport en commun. L'utilisation du transport collectif permet en effet de réduire la congestion et, par le fait même, les temps de déplacement. Les pertes économiques liées à la congestion à Montréal sont estimées à près de 1 milliard de dollars par année, soit l'équivalent de 1 % de la production du territoire, et ne cessent d'augmenter depuis 10 ans.
- > Le transport en commun permet aussi de réduire plusieurs effets néfastes associés aux déplacements urbains et, ainsi, d'améliorer la qualité de vie sur le territoire. Les déplacements en transport en commun permettent ainsi de diminuer la pollution (quatre fois moins), les accidents (12 fois moins), la consommation d'énergie (cinq fois moins) et l'espace utilisé sur le réseau routier (20 fois moins).

En somme, en 2003, le transport en commun pour la région de Montréal, ce sont :

- > des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;
- > des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;
- > des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars), sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;
- > 12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs; et
- > des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les gouvernements du Québec et du Canada.

Le transport a toujours été au cœur du développement économique de la région de Montréal

Transport, économie et développement des régions sont très fortement liés, et ce, depuis toujours. La région de Montréal n'a pas échappé à cette règle et le transport a, depuis le début, occupé une place importante dans son développement et sa prospérité économiques.

Doit-on rappeler que la première grande vague de prospérité économique des villes a reposé sur le commerce et, par conséquent, sur l'existence d'avantages naturels en matière de transport. Toutes les grandes villes se trouvaient alors au cœur d'un réseau de transport et, pour la plupart, étaient localisées à proximité d'un axe navigable important. Le fleuve Saint-Laurent, par exemple, a été l'élément déterminant de l'émergence économique de Montréal. Le lien transport, économie et développement des villes était à ce moment indissociable.

Le transport s'est également retrouvé au centre de la seconde vague du développement des villes qui sont devenues, au fil du temps, des régions métropolitaines. Cette nouvelle vague a été alimentée par la croissance du secteur manufacturier. Afin de réussir, ce secteur devait disposer d'un réseau de transport efficace pour acheminer les intrants à la production puis expédier les produits finis. Montréal a su aussi profiter de cette évolution pour poursuivre son expansion en comptant non seulement sur son port, mais également sur une solide infrastructure ferroviaire. Le lien entre transport, économie et développement des régions devenait par contre plus diffus. D'autres éléments tels que la disponibilité d'une grande quantité de main-d'œuvre et de capitaux, se révélaient tout aussi essentiels. Par contre, le transport des personnes devenait plus important, particulièrement pour certains secteurs manufacturiers davantage axés sur les contacts personnels et la proximité des clients.

Cette « marginalisation » du transport s'est accentuée au cours des années 80 dans le sillage de la croissance de l'économie des services et du savoir : la troisième et actuelle vague de développement des régions métropolitaines. Plusieurs autres facteurs sont devenus cruciaux et, à certains égards, beaucoup plus importants pour la santé des secteurs industriels associés à ce que plusieurs ont appelé la « nouvelle économie ». On retrouve évidemment au premier chef l'éducation et la disponibilité d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. Il ne fait aucun doute que la prospérité économique des sociétés modernes est aujourd'hui intimement liée à la présence d'un bassin de personnes éduquées et créatives. Par contre, on reconnaît maintenant aussi que ces personnes sont de plus en plus mobiles et que les régions doivent offrir un environnement propice, notamment une grande qualité de vie, pour les garder ou les attirer. Or, pour assurer un environnement propice au développement économique, le transport peut encore jouer un rôle important. C'est d'ailleurs sur cette toile de fond que l'on assiste depuis quelques années dans le milieu des affaires à un retour d'intérêt grandissant pour le transport en commun.

Consciente que le rôle économique du transport en commun n'est pas suffisamment reconnu à sa juste valeur, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) a demandé à SECOR d'évaluer les retombées économiques de ce système de transport et de quantifier certains de ses effets. Ce n'est pas la première fois que la Chambre s'intéresse à ce dossier. En 1997, par exemple, elle avait commandité une étude sur les politiques optimales en matière de financement et de tarification du transport en commun¹.

¹ Voir FLUET, Claude. « Les avantages économiques du transport en commun : une évaluation par l'analyse des politiques optimales sous contraintes de financement et tarification », Université du Québec à Montréal, décembre 1997.

Le transport en commun contribue aussi à la prospérité économique des régions et devient une préoccupation plus importante des organismes d'affaires

Un cadre pour évaluer les retombées économiques du transport en commun dans la région de Montréal

Plus récemment, la Chambre a sondé l'opinion de la communauté d'affaires sur le niveau et la structure du service de transport en commun dans la région de Montréal². La Chambre rejoint ainsi plusieurs autres organismes d'affaires au Canada, aux États-Unis ou en Europe qui se préoccupent de plus en plus du niveau et du développement du service de transport en commun dans leurs régions³.

Il importe par ailleurs de souligner que l'analyse réalisée dans le présent document comporte certaines limites. D'une part, elle se concentre sur la dimension économique. Or, le transport en commun joue également un rôle important en matière sociale, environnementale ou en matière d'aménagement du territoire. Il ne faudrait dès lors pas interpréter notre champ d'étude comme une minimisation de ces autres contributions. D'autre part, l'analyse cherche à quantifier les principales répercussions économiques de ce système de transport. Ce faisant, certains types de retombées plus difficiles à mesurer ne sont couverts que très partiellement. Il ne faudrait donc pas associer cette étude à une analyse avantages-coûts exhaustive du transport en commun ou encore présumer que tous les projets qui s'y rapportent sont nécessairement rentables.

Enfin, cette analyse ne doit pas être considérée comme un outil de promotion du transport collectif contre le transport privé. Au contraire, une analyse lucide et rigoureuse du transport en commun permet à certains égards de réconcilier ces pôles trop souvent opposés. En favorisant une meilleure utilisation des ressources, une plus grande productivité et une meilleure qualité de vie, ce système de transport bénéficie à tous.

Le présent document vise donc à décrire les liens qui existent entre développement économique et transport en commun, ainsi qu'à présenter des faits et des données susceptibles d'alimenter la réflexion sur la place qu'il occupe dans la région de Montréal. Outre cette mise en contexte et la conclusion, ce document est divisé en trois grandes sections :

- > La première s'attarde au rôle croissant que jouent les régions métropolitaines dans le développement économique des sociétés modernes et à la place qu'occupe le transport, notamment le transport en commun, dans les facteurs de compétitivité de ces régions.
- > La seconde porte sur la description des activités du transport en commun dans la région de Montréal et sur l'évaluation des retombées économiques que génèrent ces activités.
- > Enfin, la troisième s'emploie à décrire et à mesurer une série d'autres bénéfices économiques associés au transport en commun - bénéfices souvent négligés, mais par ailleurs très significatifs pour les citoyens et les entreprises de la région montréalaise.

² Sondage « Opinion et tendances sur le transport en commun », mené en septembre 2004 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le Centre d'études en communications des affaires de l'UQAM et le journal *Votre Argent*.

³ Voir, par exemple, pour le Canada, « Renforcer les réseaux de transport urbain du Canada », Chambre de commerce du Canada, 2002; ou, pour les États-Unis, « The Economic Importance of Public Transit », *The National Business Coalition for Rapid Transit*, novembre 2003.

Le transport en commun et le développement économique des régions métropolitaines

Sommaire

Depuis plusieurs années maintenant, on reconnaît le rôle dominant que jouent les régions métropolitaines en matière de développement économique et cette contribution ne fait que s'accroître avec la mondialisation du commerce et l'avènement d'une économie fondée de plus en plus sur le savoir. La compétitivité et le pouvoir d'attraction des régions constituent, par le fait même, des conditions essentielles à la prospérité des sociétés avancées. Pouvoir compter sur des régions compétitives et attirantes représente toutefois un défi continu et exige d'agir avec diligence sur plusieurs facteurs clés de création de richesse. Or, la présence d'infrastructures de transport en commun performantes constitue l'un de ces facteurs clés. Les acteurs de plusieurs des régions parmi les plus dynamiques sur le plan économique ont d'ailleurs bien compris les avantages spécifiques de ce système de transport considéré comme un investissement dans les capacités productives et le pouvoir d'attraction de ces régions. Il permet de réconcilier croissance économique forte et qualité de vie.

Les régions métropolitaines sont aujourd'hui au cœur de la création de richesse des sociétés modernes

L'importance des régions métropolitaines

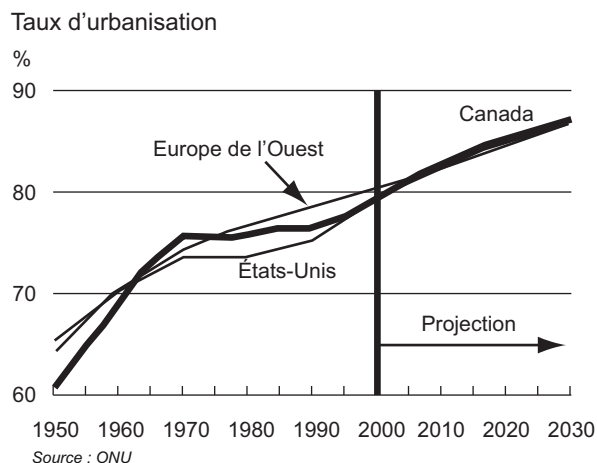
Les villes ont évidemment toujours été importantes dans le processus de développement économique. La concentration de personnes sur un même territoire facilite l'identification des occasions économiques et favorise une organisation plus efficace du travail. Toutefois, il importe de souligner que la contribution des villes et, notamment, des régions métropolitaines a eu tendance à s'accroître encore davantage au cours des vingt dernières années avec la mondialisation du commerce et la croissance de l'économie fondée sur le savoir.

Les régions métropolitaines sont, en effet, le foyer de l'innovation. Ce rôle s'explique par l'importance de la proximité et de la concentration spatiale dans le processus d'innovation. Malgré l'évolution des télécommunications, le regroupement et l'interaction étroite de grappes d'entreprises, d'institutions de formation, de centres de recherche, d'une main-d'œuvre qualifiée et d'infrastructures de savoir demeurent des critères fondamentaux pour l'émergence et la commercialisation de nouvelles idées. Les régions métropolitaines se situent, par le fait même, au cœur de la création de richesse des sociétés avancées, puisque la prospérité actuelle et future de ces sociétés dépend comme jamais de leur capacité d'innover. Nul besoin d'insister sur le fait que le Québec, comme le reste du Canada, n'échappe pas à cette tendance de fond.

Cette évolution est déjà bien amorcée et est importante à bien des égards. Les grandes régions métropolitaines canadiennes et québécoises accaparent une part croissante de l'emploi, de l'activité économique et des revenus⁴. En parallèle, l'urbanisation connaît une recrudescence depuis une dizaine d'années et les projections des spécialistes tendent vers une poursuite de ce phénomène au cours des vingt-cinq prochaines années (voir Figure 1).

Figure 1

Les régions métropolitaines se retrouvent au centre de la croissance économique des sociétés avancées, ce qui alimente de nouveau le taux d'urbanisation



Source : ONU

Source : GV22, Portrait statistique des 22 grandes villes canadiennes, juin 2004

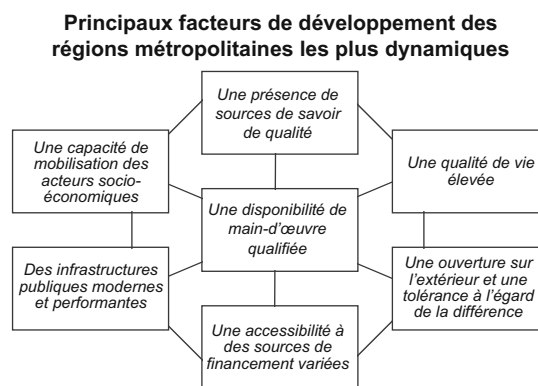
⁴ Pour le Canada, voir par exemple, les documents préparés récemment par le GV22 : <http://www.cmm.qc.ca/gv22> (dernière consultation 04/11/17)

Les facteurs de développement des régions métropolitaines

Cette reconnaissance du rôle accru des régions métropolitaines dans le développement économique a amené une vaste réflexion parallèle sur leurs facteurs de développement et sur les politiques publiques qui leur sont favorables. Les régions les plus dynamiques ont, notamment, été scrutées plus d'une fois pour comprendre ce qui les caractérisait et les distinguait. Malgré la diversité des territoires étudiés et des approches d'analyse utilisées, la compétitivité et le pouvoir d'attraction des régions métropolitaines les plus dynamiques sont associés à une combinaison de sept grands facteurs de développement (voir Figure 2)⁵. Parmi ces facteurs, on retrouve la présence d'infrastructures publiques modernes et performantes.

Figure 2

Les régions métropolitaines les plus dynamiques combinent un certain nombre de caractéristiques clés, dont des infrastructures publiques modernes et performantes



Source : Revue de littérature, SECOR Conseil

Les régions les plus dynamiques combinent une série de facteurs qui se renforcent mutuellement

Il importe également de souligner que ces différents facteurs se renforcent les uns les autres. Par exemple, la présence de sources de savoir de qualité exige la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, qui elle-même devient plus facile à retenir ou à attirer si la qualité de vie est élevée - qualité de vie qui sera d'autant plus intéressante que les infrastructures publiques seront modernes et performantes. L'ensemble doit donc être vu comme un système à l'intérieur duquel chacune des composantes est importante.

Cette prise de conscience est d'ailleurs au cœur de la place renouvelée que l'on accorde, aux États-Unis et en Europe, aux infrastructures publiques et, notamment, aux infrastructures de transport.

⁵ Ces grands facteurs peuvent varier légèrement d'une étude à l'autre, ou d'un auteur à l'autre, mais correspondent globalement aux mêmes dimensions que celles indiquées à la Figure 2. Voir « Bulletin de santé de Montréal », Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2004 : http://www.cmm.gc.ca/documents/bulletinDeSante/BulletinSante_Fr.pdf (dernière consultation 04/11/17).

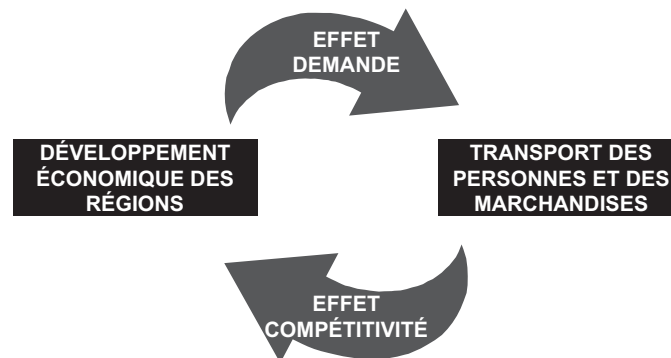
L'apport du transport dans le développement économique des régions

Il existe en effet un lien étroit et fort entre transport et développement économique. Ainsi, plus une région métropolitaine se développe, plus ses besoins en déplacement de personnes et de marchandises s'accroissent. Trop d'acteurs s'arrêtent cependant uniquement à l'équation : « *une augmentation des activités économiques nécessite plus de transport* » (l'effet demande) et négligent par le fait même l'effet de rétroaction : « *un meilleur transport entraîne plus d'activités économiques* » (l'effet compétitivité).

Figure 3

Le transport contribue de deux grandes façons au développement économique des régions métropolitaines

- *Variation des besoins de transport*
- *Variation des dépenses liées à ces besoins*



- *Variation de l'efficacité des transports*
- *Variation des revenus liés à cette efficacité des transports*

Les deux types de contribution du transport au développement économique des régions : l'*effet demande* et l'*effet compétitivité*

L'*effet demande* correspond aux impacts que crée une augmentation des besoins de transport sur les différents secteurs économiques (salaires des employés en transport, achat de combustibles, achat de véhicules, entretien, etc). Ces impacts seront d'autant plus grands que les besoins de transport seront élevés et que la région pourra s'approprier une plus large part des retombées économiques générées.

L'*effet compétitivité* est plus subtil, mais en même temps très important et structurant pour une région métropolitaine. Il est lié à l'efficacité des transports ou, en d'autres mots, à la notion de meilleur transport. En effet, si la productivité de chacun des secteurs de l'économie est importante, celle du secteur des transports l'est d'autant plus qu'elle contribue à la productivité de l'ensemble de l'économie de par la nature même de la demande pour ce service. En effet, la demande de transport est une demande dérivée de la demande pour d'autres biens et services, ainsi que du besoin de mobilité des personnes. Le transport d'un bien n'ajoute rien à sa valeur, mais il est essentiel pour rejoindre les consommateurs. De façon similaire, le transport des personnes est en large partie non productif, mais il est essentiel à une foule d'activités quotidiennes. Un secteur des transports efficace se traduira donc par des prix de biens plus bas, mais aussi par des coûts moindres pour les personnes et les ménages, ce qui, en bout de ligne, améliore leur niveau de vie.

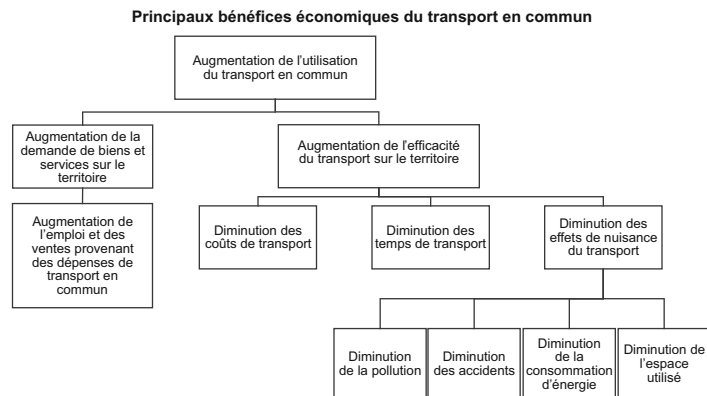
Le transport en commun engendre plusieurs types de bénéfices économiques

La contribution spécifique du transport en commun

Le transport en commun contribue d'une manière particulière mais très utile à cette plus grande efficacité des déplacements sur le territoire des régions métropolitaines (voir Figure 4). Par ses caractéristiques intrinsèques, le transport en commun engendre en effet des bénéfices économiques complexes, mais très importants. Le transport en commun réduit ainsi le coût unitaire des déplacements de ses utilisateurs, augmente la rapidité de déplacement des non-utilisateurs, accroît le bassin des travailleurs et des consommateurs des entreprises, atténue les effets néfastes de la pollution... Ces bénéfices ont également tendance à s'accroître plus que proportionnellement avec la taille de la région. Plus une région est peuplée, plus les bénéfices augmentent⁶. Comme elle est évaluée plus loin, cette contribution économique du transport en commun représente annuellement plusieurs centaines de millions de dollars pour une région comme celle de Montréal.

Figure 4

Les bénéfices économiques associés au transport en commun sont à la fois complexes et diversifiés



Source : Cadre de travail utilisé par SECOR pour évaluer les bénéfices économiques du transport en commun, inspiré de "Evaluating Public Transit Benefits and Costs", du Victoria Transport Policy Institute, juillet 2004

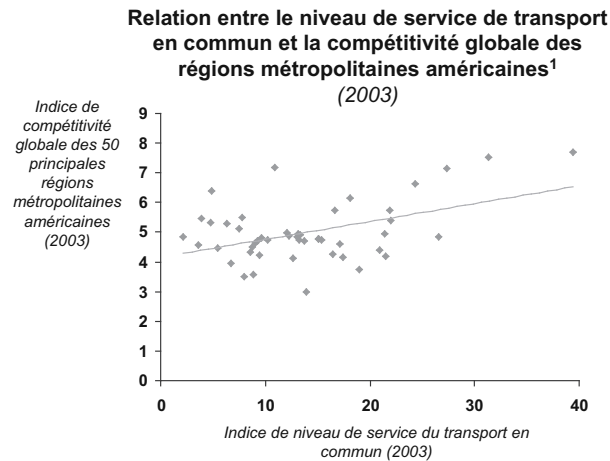
⁶ La relation entre la taille d'une ville et les bénéfices économiques générés est plus que linéaire.

Le transport en commun :
une composante reconnue de
la compétitivité des régions
métropolitaines

On comprend dès lors pourquoi les indices de compétitivité développés pour analyser et comparer les régions métropolitaines comportent pratiquement tous une composante associée au « niveau de service du transport en commun »⁷. Il ne s'agit évidemment pas du seul ou du principal facteur de compétitivité des régions, mais le transport en commun est considéré comme un des éléments qui contribuent positivement à l'attractivité économique des territoires métropolitains. Cette contribution est-elle seulement théorique ? Fait intéressant : si on s'attarde aux 50 principales régions métropolitaines américaines, on observe une corrélation positive et statistiquement significative entre « meilleur service de transport en commun » et « plus grande compétitivité de la région » (voir Figure 5). Mais encore, cette corrélation est-elle fortuite ? Plus fondamentalement, 17 chambres de commerce américaines se sont mobilisées, en 2003, pour souligner l'importance du transport en commun dans le développement de leur ville. Parmi les cinq régions les plus compétitives des États-Unis, quatre sont signataires du mémoire⁸.

Figure 5

Le niveau de service du transport en commun constitue une des composantes de la compétitivité globale des régions métropolitaines



¹ Relation statistiquement significative à 99 %

Source : Analyse SECOR Conseil, à partir des données du Beacon Hill Institute, 2003

⁷ Voir, par exemple, les indices développés par le Beacon Hill Institute pour comparer la compétitivité des grandes régions métropolitaines des États-Unis : "Metro Area and State Competitiveness Report - 2003", Beacon Hill Institute.

⁸ Les quatre villes représentées sont San Francisco, Minneapolis, Boston et Denver. Pour l'ensemble des signataires, voir "The Economic Importance of Public Transit", The National Business Coalition for Rapid Transit, novembre 2003.

Une contribution économique qui prendra encore plus d'importance à l'avenir

Cette mobilisation des chambres de commerce américaines s'inscrit dans une prise de conscience amorcée depuis une dizaine d'années en Europe et aux États-Unis. Ces chambres reconnaissent ainsi que le transport en commun est important sur le plan économique et qu'il continuera de l'être si l'on considère :

- > la concentration accrue de l'activité économique dans les régions métropolitaines et ses implications sur la fluidité des biens et des individus;
- > l'attraction et la rétention d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et ses implications sur la qualité des milieux de vie;
- > l'importance accrue de la qualité de l'air et ses implications sur les modes de transport;
- > le vieillissement démographique et ses effets sur les modes de déplacement d'un groupe grandissant de personnes;
- > le retour des préoccupations de sécurité énergétique et ses implications sur les modes de transport plus énergivores; et
- > les pressions sur les finances publiques et la nécessité d'optimiser les investissements en infrastructures publiques en densifiant le territoire.

Plusieurs régions sont déjà passées aux actes. Aux États-Unis, par exemple, le *Transportation Equity Act for the 21st Century* a permis de soutenir les régions métropolitaines américaines et d'investir des sommes importantes dans les systèmes de transport en commun (voir Figure 6). Cette législation fédérale promulguée en 1998 accentuait l'effort amorcé au début des années 90 dans le cadre d'une autre loi favorable aux réinvestissements dans les réseaux routiers et le transport collectif.

Figure 6

Au cours des dernières années, plusieurs régions métropolitaines américaines ont investi des sommes importantes dans leurs systèmes de transport en commun

Moyenne des investissements annuels de 1996 à 2002 en transport en commun en proportion de la population métropolitaine
(en \$ CA¹)

Région métropolitaine (15 premières)	Investissement annuel per capita
1. New York	351 \$
2. San Francisco	311 \$
3. Washington	193 \$
4. Seattle	191 \$
5. Boston	186 \$
6. San Jose	172 \$
7. Chicago	167 \$
8. Salt Lake City	151 \$
9. Portland	144 \$
10. Pittsburgh	140 \$
11. Baltimore	140 \$
12. Honolulu	137 \$
13. Philadelphie	133 \$
14. Denver	121 \$
15. Houston	106 \$

¹ Au taux de change de 1 \$ US = 1,33 \$ CA

Source : Compilation SECOR, à partir du National Transit Database du US Transport Department

Plusieurs régions dynamiques
misent sur le transport
en commun

En Europe, notamment en France et en Espagne, des investissements majeurs ont aussi été réalisés au cours des dix dernières années pour améliorer le transport en commun dans plusieurs régions métropolitaines, et non seulement dans les capitales. Des régions comme celles de Barcelone, Lyon, Montpellier et Strasbourg ont élevé le transport en commun parmi leurs priorités régionales⁹.

Il est intéressant aussi de noter qu'aux États-Unis, les régions considérées comme les plus compétitives se retrouvent généralement dans la situation suivante : soit i) elles disposent déjà d'un bon niveau de service de transport en commun, soit ii) elles ont le plus investi dans leur réseau de transport en commun ces dernières années (voir Figure 7).

Figure 7

Les régions américaines les plus compétitives disposent déjà d'un bon système de transport en commun et/ou investissent davantage en transport en commun

Comparaison du rang de certaines régions métropolitaines américaines en termes de taux de compétitivité, de niveau de service de transport en commun et de taux d'investissement en transport en commun

Régions métropolitaines	Rang parmi les 50 principales régions métropolitaines américaines en termes de...		
	...taux de compétitivité global ¹	...niveau de service en transport en commun ¹	...taux d'investissement en transport en commun ²
Seattle	1	2	4
San Francisco	2	3	2
Minneapolis	3	31	18
Boston	4	4	5
Denver	5	6	14

¹ Source : "Metro Area and State Competitiveness Report 2003", du Beacon Hill Institute

² Basé sur la moyenne des investissements en capital de 1996 à 2002, en fonction de la population de la région. Les données proviennent du National Transit Database et ont été colligées par le US Transport Department.

Le transport en commun
permet de concilier
croissance économique
forte et qualité de vie

Le transport en commun ne constitue qu'un des éléments, mais un élément important de la prospérité économique des régions fortement urbanisées. Une étude réalisée pour la Banque Mondiale à partir des données de 37 grandes régions métropolitaines faisait d'ailleurs ressortir que les villes les plus efficaces sont celles où la proportion des déplacements en transport en commun est la plus élevée, tout en soulignant que le transport en commun est un élément essentiel pour assurer une qualité de vie élevée et, par le fait même, demeurer compétitif dans le processus d'attraction des investissements et de la main-d'œuvre spécialisée¹⁰. Le transport en commun est un élément qui permet de concilier croissance économique forte et qualité de vie.

⁹ Par exemple, en France, un sondage réalisé auprès des représentants des chambres de commerce et d'industrie de huit villes-régions qui se sont récemment dotées de nouveaux systèmes de transport en commun rapide (Grenoble, Nantes, Rouen, Strasbourg, Lille, Toulouse, Lyon et Marseille) indiquait une relation positive entre ces investissements et l'activité économique sur leur territoire (88 % des répondants considéraient que cet effet avait été positif). Par ailleurs, la firme Cushman & Wakefield Healy & Baker, un important « site locator » européen, a reconnu spécifiquement l'importance des investissements en transport en commun réalisés ces dernières années à Barcelone en rehaussant son rang parmi les meilleurs endroits pour investir en Europe. Voir "European Cities Monitor-2003", octobre 2003.

¹⁰ Voir KENWORTHY et al., "Indicators of Transit Efficiency in 37 Global Cities", Banque Mondiale, Murdoch University Press, 1997.

La position des représentants du développement économique de la région de Denver est enrichissante à cet égard et représentative du mouvement en cours dans plusieurs grandes régions américaines et européennes (voir Figure 8)¹¹. Le cas de Denver est également intéressant, car le transport en commun était parmi les critères déterminants de la décision de Boeing de localiser son siège social à Chicago plutôt que dans cette région¹².

Figure 8

À Denver, comme dans plusieurs autres régions métropolitaines, le milieu économique reconnaît de plus en plus l'importance du transport en commun

Énoncés récents de certains intervenants économiques de la région de Denver dans le cadre d'un projet de nouvelle liaison rapide en transport en commun

- *“Railroad was the defining decision of the 19th century. Denver International Airport, the defining decision of the 20th century. FasTracks will be the defining decision of the 21st century in metro Denver.”*

Tom Clark, Metro Denver Economic Development Corporation

- *“Improved mobility enhances economic development and makes metro Denver more competitive in the global market for jobs and capital.”*
- *“FasTracks is much more than a transportation proposal – It is about building on our existing investments to make us the kind of community that can succeed and thrive in this new century.”*

John Huggins, directeur, Denver Office of Economic Development

Source : “The Impacts of FasTracks on the Metro Denver Economy”, Metro Denver Economic Development Corporation et Denver Metro Chamber of Commerce, septembre 2004

En somme, les régions métropolitaines sont et continueront d’être les moteurs de la prospérité et de la croissance économique des sociétés avancées. La lutte est toutefois féroce et chacune d’elles doit déployer des efforts continus pour accroître, voire maintenir, son niveau de compétitivité et d’attractivité. Pour réussir, tous les leviers de développement doivent être considérés. À cet égard, l’efficacité du transport sur le territoire et, par le fait même, le rôle joué par le transport en commun, ne doivent pas être négligés. Les acteurs de plusieurs des régions métropolitaines parmi les plus dynamiques sur le plan économique ont d’ailleurs bien compris les nombreux avantages de ce système de transport.

¹¹ Le cas de Denver n’est pas unique. Les dirigeants des chambres de commerce des régions de Boston, San Francisco, Seattle, Portland et Chicago, pour ne nommer que ceux-là, tiennent un discours similaire. Voir, à ce sujet, “The Economic Importance of Public Transit”, The National Business Coalition for Rapid Transit, novembre 2003.

¹² “One reason the Boeing Corporation chose Chicago over Denver for its corporate headquarter was the availability of a comprehensive transit system”, tiré de “The Impact of FasTracks on the Metro Denver Economy”, Metro Denver Economic Development Corporation et Denver Metro Chamber of Commerce, septembre 2004. Selon l’indice du Beacon Hill, la région métropolitaine de Chicago disposait d’ailleurs d’un meilleur service de transport en commun que Denver et avait également investi davantage dans son réseau ces dernières années selon les données provenant du National Transit Database. À noter que Motorola a également pris en considération la disponibilité du transport collectif à Chicago quand elle a récemment procédé au choix de la localisation de sa nouvelle usine de fabrication de cellulaires. Voir, à ce sujet, “The Economic Importance of Public Transit”, The National Business Coalition for Rapid Transit, novembre 2003.

2

Le transport en commun dans la région de Montréal et les activités économiques qu'il génère

Sommaire

Avec son 1,2 million de passagers chaque jour, le transport en commun facilite quotidiennement le déplacement de près de 20 % des individus de la région de Montréal, dont plus de 50 % de ceux qui se dirigent vers le centre-ville en période de pointe du matin. Ce système de transport engendre à lui seul une activité économique importante pour la région. Les dépenses d'exploitation et d'immobilisations des 19 organismes de transport collectif actifs sur le territoire en 2003 s'élevaient à 1,3 milliard \$. Ces dépenses soutiennent annuellement 12 845 emplois et génèrent une valeur ajoutée dans l'économie de la région montréalaise de près de 1 milliard \$ par année. Les gouvernements provincial et fédéral récoltent un peu plus de 300 millions \$ en recettes, soit 23 \$ par 100 \$ de dépenses des organismes de transport de la région. Si le gouvernement du Québec perçoit en recettes totales un montant équivalent à sa contribution au financement, les recettes combinées des deux paliers de gouvernement supérieurs sont 45 % plus élevées que leur contribution financière. De plus, une très forte proportion des dépenses des organismes de transport demeure sur le territoire. Le transport en commun stimule ainsi deux fois plus l'économie régionale qu'une dépense équivalente en transport privé par voiture.

Un bref portrait socioéconomique de la région de Montréal

La région métropolitaine de Montréal couvre un vaste territoire de 3 900 km², regroupant près de 3,4 millions de personnes et 1,4 million de ménages. Cette population demeure concentrée sur l'île de Montréal où l'on retrouve un peu plus de la moitié des individus et près de 60 % des ménages. On compte quatre autres grands secteurs, représentant chacun environ 10 % de la population du territoire : Longueuil, Laval, la couronne sud et la couronne nord. Le poids démographique de l'île de Montréal diminue constamment depuis plusieurs années (de 71 % en 1971 à 54 % en 2001), principalement au profit des couronnes. Selon les dernières projections de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines années, mais à un rythme plus modéré (voir Figure 9).

Figure 9

Une croissance démographique qui se poursuit, mais à un rythme plus faible et de manière plus équilibrée entre les différents secteurs de la région de Montréal

Population et nombre de ménages de la région de Montréal
(2001 et 2018)

Grands secteurs	2001				2018			
	Population		Nombre de ménages		Population		Nombre de ménages	
Montréal	1 812 350	54,1 %	799 438	58,0 %	1 904 891	53,9 %	861 319	56,5 %
Longueuil	371 842	11,1 %	147 811	10,7 %	367 427	10,4 %	157 151	10,3 %
Laval	342 932	10,2 %	132 010	9,6 %	369 249	10,4 %	152 076	10,0 %
Couronne sud	385 020	11,5 %	140 529	10,2 %	412 433	11,7 %	163 910	10,8 %
Couronne nord	439 604	13,1 %	158 101	11,5 %	482 090	13,6 %	189 448	12,4 %
	3 351 748	100 %	1 377 889	100 %	3 536 089	100 %	1 523 904	100 %

Source : Recensement Statistique Canada 2001, projections CMM 2018

Par ailleurs, on dénombrait 1,6 million d'emplois sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal en 2003. Le poids économique de la région dans l'ensemble du Québec est plus élevé que son poids démographique, que ce soit en termes de population active, de PIB, de revenus, d'investissements, etc¹³. On note également une très forte concentration des industries de la nouvelle économie sur le territoire montréalais : 66 % de l'ensemble des activités du Québec du secteur des technologies de l'information, 80 % de celles du secteur des sciences de la vie, 90 % des dépenses québécoises totales en recherche et développement.

¹³ Voir par exemple, la page 5 du projet de Plan de développement économique présenté pour consultation par la Communauté métropolitaine de Montréal à l'automne 2004 (<http://www.cmm.qc.ca/pde/documents/pde.pdf>) et le mémoire que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a déposé sur le projet de loi 9, page 13 (http://www.cmm.qc.ca/documents/Positions/Memoire_projet_de_loi_9_fr.pdf) (dernière consultation 04/11/17).

Une activité économique répartie autour de plusieurs pôles, dont une part significative au centre-ville de Montréal

Cette activité économique est répartie autour de plusieurs pôles présents sur le territoire, dont une proportion significative au centre-ville de Montréal. Le centre-ville accapare ainsi à lui seul près de 250 000 emplois, soit 15 % du total des emplois de la région. Plus globalement, l'île de Montréal est le lieu de travail de 1,1 million de personnes, soit l'équivalent de 70 % de l'emploi régional (voir Figure 10). On constate immédiatement l'importance de la mobilité des travailleurs puisque cette sous-région ne représente que 54 % de la population du territoire. Sans compter que les emplois de la région montréalaise sont dispersés autour d'un grand nombre de noyaux différents.

Figure 10

Les emplois de la région montréalaise sont répartis entre plusieurs pôles différents, en majorité sur l'île de Montréal

Répartition des emplois dans la CMM par noyau et hors noyau (1996-2001)

	Emplois		Part dans la CMM	
	1996 (Nb)	2001 (Nb)	1996 (%)	2001 (%)
CMM	1 440 110	1 598 890	100,0	100,0
Montréal	1 016 755	1 112 885	70,6	69,6
Centre-ville	209 130	235 230	14,5	14,7
Dorval / Ville Saint-Laurent	156 155	185 355	10,8	11,6
Anjou / Pointe-aux-Trembles	29 235	38 520	2,0	2,4
Marché Central	30 855	34 045	2,1	2,1
Université de Montréal	18 160	21 200	1,3	1,3
Dickson / Notre-Dame	5 710	7 040	0,4	0,4
Saint-Michel	5 935	6 805	0,4	0,4
Angrignon	6 495	6 265	0,5	0,4
Le Plateau	5 135	5 885	0,4	0,4
Hôpital Maisonneuve	5 355	5 190	0,4	0,3
Hors noyaux	544 590	567 350	37,8	35,5
Laval	103 690	118 440	7,2	7,4
Laval	37 065	42 740	2,6	2,7
Hors noyaux	66 625	75 700	4,6	4,7
Longueuil	130 700	141 805	9,10	8,9
Longueuil – Boucherville	33 800	42 425	2,4	2,7
Métro Longueuil	5 370	5 580	0,4	0,4
Hors noyaux	91 530	93 800	6,4	5,9
Courette nord	103 795	124 670	7,2	7,8
Mirabel – Saint-Eustache	18 645	22 585	1,3	1,4
Repentigny	4 995	5 860	0,3	0,4
Terrebonne	3 745	6 325	0,3	0,4
Sainte-Thérèse / Rosemère A15	3 385	3 950	0,2	0,2
Sainte-Thérèse A15	3 930	4 290	0,3	0,3
Hors noyaux	69 095	81 660	4,8	5,1
Courette sud	85 170	101 090	5,9	6,3
Vaudreuil A40	1 280	3 115	0,1	0,2
Châteauguay	1 760	2 530	0,1	0,2
Chambly	3 050	3 125	0,2	0,2
Varennes	2 015	2 495	0,1	0,2
Contrecoeur	3 340	3 360	0,2	0,2
Hors noyaux	73 725	86 465	5,1	5,4

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), 2003

Plus de 8 millions de déplacements chaque jour dans la région de Montréal

Les déplacements dans la région de Montréal

Selon la dernière enquête *Origine-Destination* réalisée sur le territoire en 1998, on enregistre 8,1 millions de déplacements quotidiens dans la région. Comme prévu, les Montréalais se déplacent avant tout en pointe le matin¹⁴. La mobilité des Montréalais a tendance à augmenter puisque le nombre de déplacements quotidiens s'est accru à un rythme moyen de 1,9 % par année de 1987 à 1998 alors que la croissance moyenne de la population atteignait 1 % par an. Comme prévu, les Montréalais se déplacent avant tout pour aller travailler (32 % des déplacements), puis pour étudier (18 %), magasiner (17 %) et se divertir (15 %). Le travail comme motif de déplacement devient par ailleurs prédominant en période de pointe (voir Figure 11).

¹⁴ Les résultats de l'enquête *Origine-Destination* de 2003 n'étaient pas encore disponibles au moment de la réalisation de cette étude.

Figure 11

Les montréalais se déplacent particulièrement en période de pointe, avant tout pour aller travailler et étudier

**Nombre de déplacements par motifs dans la région de Montréal
(1998)**

Motifs de déplacement	24 heures		Pointe du matin	
	Nb de déplacements	Prop	Nb de déplacements	Prop
Travail	1 461 000	32 %	962 000	52 %
Études	806 000	18 %	592 000	32 %
Magasinage	769 000	17 %	23 000	1 %
Loisir	690 000	15 %	39 000	2 %
Autres	862 000	19 %	250 000	13 %
	4 588 000	100 %	1 866 000	100 %
Retour à domicile	3 496 000		101 000	
TOTAL	8 084 000		1 967 000	

Source : Faits saillants de l'enquête Origine-Destination 1998, Agence métropolitaine de transport, décembre 1999 (territoire complet)

Près de 87 % de ces déplacements sont effectués avec des véhicules motorisés (autos, transport en commun, autobus scolaires, taxis, etc.). Parmi les modes motorisés, le transport en commun représentait 16 % des déplacements quotidiens et 20 % des déplacements en période de pointe du matin (voir Figure 12). Ces proportions (%) correspondent à ce que l'on dénomme la part modale du transport en commun qui est plus élevée en période de pointe car, à ce moment, les déplacements pour les motifs « travail » ou « études » prédominent, le niveau de service du transport collectif est meilleur et le réseau routier est, en parallèle, plus congestionné. Cette part a toutefois diminué de manière continue depuis 1987 (de 28 % en 1987 à 24 % en 1993, puis à 20 % en 1998 pour la période de pointe). L'étalement spatial des lieux de résidence et d'emploi de même que la hausse du taux de motorisation ne sont pas étrangers à cette évolution.

Une part modale du transport en commun oscillant entre 16 % et 20 %, mais en baisse

Figure 12

Près de 87 % des déplacements sont effectués avec des véhicules motorisés, dont cinq fois plus en automobile qu'en transport en commun

**Nombre de déplacements par mode de transport dans la région de Montréal
(1998)**

Mode de transport	24 heures	Pointe du matin
Motorisés		
Automobile	5 546 000	1 258 000
Transport en commun	1 159 000	346 000
Autres motorisés	416 000	176 000
Total motorisés	7 031 000	1 746 000
Non motorisés		
À pied ou à vélo	1 053 000	221 000
TOTAL	8 084 000	1 967 000

Source : Faits saillants de l'enquête O-D 1998, AMT, décembre 1999

On observe en effet que la part modale du transport en commun décroît en fonction de la distance du centre-ville. Cette proportion atteint ainsi son niveau maximum au centre du territoire alors que 32 % des résidents de l'île de Montréal utilisent le transport en commun en période de pointe du matin (dont 38 % dans les quartiers centraux) (voir Figure 13). Si on s'attarde plutôt à la destination des personnes, on note que plus de la moitié (55 %) des déplacements vers le centre-ville se font en transport en commun.

Figure 13

La part modale du transport en commun varie beaucoup selon le lieu de provenance ou de destination des déplacements

Déplacements par secteur d'origine, pointe du matin, pour tous les motifs sauf le retour à domicile (1998)

Secteurs	Déplacements en provenance de			Déplacements à destination de		
	Auto	TC	Part modale TC / motorisés	Auto	TC	Part modale TC / motorisés
Île de Montréal						
Centre-ville	12 900	8 000	37 %	120 800	120 300	55 %
Centre	225 800	142 500	38 %	260 500	122 100	31 %
Est	82 800	39 700	31 %	74 000	17 900	18 %
Ouest	162 200	48 600	22 %	190 600	34 500	14 %
Total Montréal	483 700	238 800	32 %	645 900	294 800	31 %
Proche Rive-Sud ¹	111 600	35 400	22 %	98 300	12 900	10 %
Laval	122 100	22 500	14 %	85 500	9 000	8 %
Couronne sud	194 800	13 700	5 %	118 500	800	0,5 %
Couronne nord	179 300	10 900	5 %	109 200	2 200	1,4 %
Total hors-Montréal	607 800	82 500	10 %	411 500	24 900	4 %
TOTAL	1 901 500	321 300	21 %	1 057 400	319 700	21 %

¹ Les données sont synthétisées ici selon le découpage de l'enquête O-D de 1998. La proche Rive-Sud est l'ancien territoire de la STRSM, qui correspond aujourd'hui à Longueuil sans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.

Source : Faits saillants de l'enquête O-D 1998, AMT, décembre 1999

Chaque jour, on compte donc près de 1,2 million de déplacements en transport en commun dans la région de Montréal, que ce soit en autobus, en métro, ou en train. Par contre, on dénombre aussi quotidiennement 5,5 millions de déplacements en automobile, dont 2,6 million en période de pointe (1,3 million en période de pointe du matin et 1,3 million en période de pointe du soir). Or, le taux de motorisation ne cesse d'augmenter sur le territoire montréalais et il progresse beaucoup plus vite en périphérie de l'île (voir Figure 14).

Figure 14

Le taux de motorisation ne cesse d'augmenter sur le territoire montréalais et il progresse beaucoup plus vite en périphérie de l'île

Motorisation de la population dans la région métropolitaine et au Québec

(Total de véhicules / 1 000 habitants*)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Croissance 98-03
Montréal	331	336	337	338	340	346	4,5 %
Laval	474	481	485	490	493	500	5,5 %
Lanaudière	504	513	518	529	539	539	6,9 %
Laurentides	514	523	528	537	545	550	7,0 %
Montréal	493	500	505	513	521	528	7,1 %
Québec (province)	449	456	461	468	475	478	6,5 %

* Automobiles et camions légers immatriculés au Québec par millier d'habitants

Sources : Société de l'assurance automobile du Québec et Institut de la statistique du Québec

Plus on s'éloigne du centre-ville, plus la part modale du transport en commun diminue

L'envergure des activités des organismes de transport en commun

En 2003, les services de transport en commun de la région de Montréal étaient assurés par 19 organismes différents, aussi appelés autorités organisatrices de transport (AOT)¹⁵. Les AOT peuvent être regroupées en trois grands groupes : les organismes publics de transport (OPT), les conseils intermunicipaux de transport (CIT) et les organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT). L'Agence métropolitaine de transport (AMT) constitue également, pour une portion de ses activités, une AOT puisqu'elle assure le service des trains de banlieue et des autobus express métropolitains (voir Figure 15).

En 2003, les services de transport en commun de la région de Montréal étaient assurés par 19 organismes

Figure 15

En 2003, les services de transport en commun de la région de Montréal étaient assurés par 19 AOT

Portrait des territoires et populations desservis par les AOT de la région métropolitaine de Montréal ¹

AOT actives en 2003	Population desservie (Milliers) ¹	Superficie du territoire desservi (km ²) ¹⁻²
	2001	2001
AMT	3 356	3 793
OPT de la région de Montréal		
STM	1 813	501
RTL	372	274
STL	343	245
TOTAL DES TROIS OPT	2 528	1 020
CIT/OMIT Laurentides		
CIT Basses-Laurentides	156	803
OMIT Saint-Eustache	42	70
CIT Deux-Montagnes	37	62
OMIT Saint-Jérôme	60	97
CIT/OMIT Lanaudière		
CIT des Moulins	112	261
OMIT Repentigny	103	60
CIT Joliette-Métropolitain	36	132
CIT Montcalm	62	108
COURONNE NORD	608	1 593
CIT/OMIT Montérégie-Est		
CIT Vallée-du-Richelieu	128	161
CIT Sorel-Varennes	76	259
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	32	120
OMIT Sainte-Julie	27	51
CIT/OMIT Montérégie-Ouest		
CIT Sud-Ouest	96	226
CIT Le Richelain	41	61
CIT Haut-Richelieu	59	226
CIT Roussillon	47	73
CIT Haut-Saint-Laurent	24	46
COURONNE SUD	530	1 223

¹ Population du territoire juridique desservi

² Les territoires de certains CIT/OMIT et de l'AMT se recoupent

Source : AMT

La taille et le niveau d'activité des AOT de la région varient beaucoup

La taille et le niveau d'activité des organismes de transport varient évidemment beaucoup d'une AOT à une autre. À un extrême, on retrouve la Société de transport de Montréal (STM), qui est de loin la plus grande AOT de la région. En fait, la STM se classe au 8^e rang des plus importantes AOT d'Amérique du Nord et représente, par son budget annuel, la 15^e plus importante entreprise du Québec, toutes catégories confondues. À l'autre extrême, on situe le CIT Haut-Saint-Laurent dont l'envergure du budget est 600 fois plus faible que celle de la STM¹⁶ (voir Figure 16).

¹⁵ En cours d'année 2003, trois (3) AOT de la région de Lanaudière (OMIT Repentigny, CIT Joliette et CIT Montcalm) se sont regroupées pour former un seul CIT. En 2004, quatre (4) AOT des Laurentides (CIT Basses-Laurentide, OMIT Saint-Eustache, CIT Deux-Montagnes et OMIT Saint-Jérôme) ont fait de même.

¹⁶ Le CIT Montcalm est plus petit, mais il est maintenant regroupé au sein d'un organisme régional incluant le CIT Joliette et l'OMIT Repentigny. Idem pour le CIT Deux-Montagnes, qui se retrouve maintenant dans le CIT-Laurentides.

Figure 16**La taille et le niveau d'activité varient beaucoup d'une AOT à une autre****Portrait de l'achalandage et des dépenses totales des AOT de la région métropolitaine (2003)**

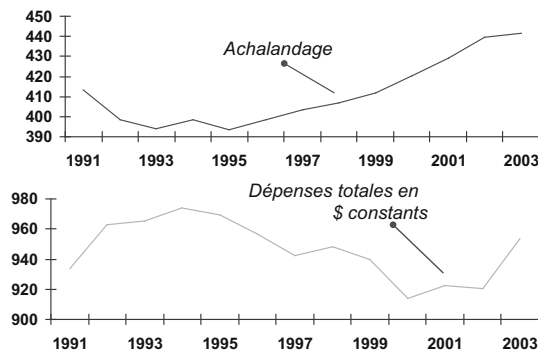
AOT actives en 2003	Achalandage annuel (Millions)	Dépenses annuelles totales (Milliers de \$)
	2003	2003
AMT	14,68	272 279
OPT de la région de Montréal		
STM	363,23	814 302
RTL	30,38	106 105
STL	18,60	75 001
TOTAL DES TROIS OPT	412,21	995 408
CIT/OMIT Laurentides		
CIT Basses-Laurentides	2,37	11 526
OMIT Saint-Eustache	0,17	1 431
CIT Deux-Montagnes	0,13	1 009
OMIT Saint-Jérôme	0,31	1 266
CIT/OMIT Lanaudière		
CIT des Moulins	1,71	7 568
OMIT Repentigny	1,06 ¹	4 724
CIT Joliette-Métropolitain	0,43 ¹	2 438
CIT Montcalm	0,04 ¹	675
COURONNE NORD	6,21	30 635
CIT/OMIT Montérégie-Est		
CIT Vallée-du-Richelieu	1,75	8 219
CIT Sorel-Varennes	0,96	4 079
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	0,59	2 410
OMIT Sainte-Julie	0,39	2 449
CIT/OMIT Montérégie-Ouest		
CIT Sud-Ouest	1,54 ¹	6 862
CIT Le Richelain	0,89	3 513
CIT Haut-Richelieu	1,55	4 653
CIT Roussillon	0,63	2 732
CIT Haut-Saint-Laurent	0,28	1 355
COURONNE SUD	8,58	36 273

¹ Les données concernant les CIT/OMIT sont des estimations

Source : Ministère des Transports du Québec, rapports annuels et estimation SECOR

Les dépenses totales (exploitation et immobilisations) des AOT de la région s'élèvent à 1,3 milliard \$ en 2003

Les activités combinées des 19 AOT de la région sont, par le fait même, significatives. Leurs dépenses totales en exploitation et immobilisations étaient ainsi estimées à 1,3 milliard de dollars en 2003¹⁷. Il est important de souligner que ces dépenses ont peu augmenté au cours des dernières années. En fait, si l'on tient compte de l'inflation, les budgets des AOT de la région montréalaise sont revenus récemment au niveau observé au milieu des années 90, alors que l'achalandage augmentait de 12,5 % pour la même période (voir Figure 17).

Figure 17**Les dépenses totales de 1991 (en dollars constants) des AOT de la région métropolitaine sont demeurées stables depuis 10 ans, alors que l'achalandage s'est remis à croître****Évolution de l'achalandage et des dépenses totales en dollars constants des AOT de la région métropolitaine**

Notes :

• \$ constants 1991

• États financiers (OPT) ou prévisions budgétaires (CIT/OMIT) 2003

Source : Traitement SECOR Conseil des données du ministère des Transports du Québec

¹⁷ Il s'agit d'une estimation puisque certaines AOT n'avaient pas encore déposé leurs résultats finaux de l'année 2003.

L'impact économique des activités des organismes de transport en commun

La nature et l'envergure des dépenses des AOT

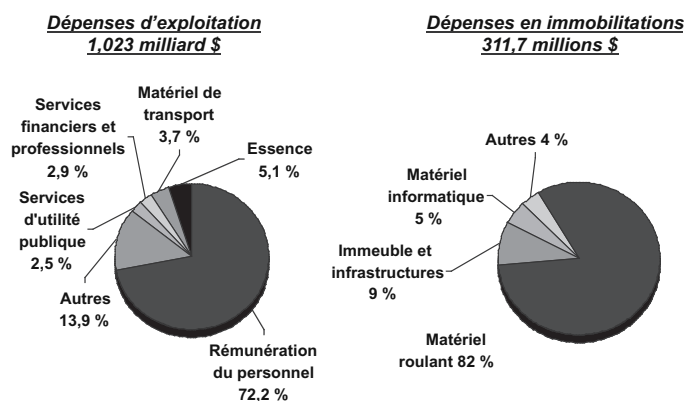
Des dépenses réalisées dans plusieurs secteurs différents de l'économie montréalaise

Un budget de dépenses de 1,3 milliard de dollars n'est pas sans générer des retombées économiques significatives pour la région montréalaise et l'ensemble du Québec. Au premier chef, on retrouve les salaires versés à tous les employés assurant le service aux usagers. Près de 72 % du budget des dépenses de fonctionnement des AOT est ainsi consacré à la rémunération des personnes directement impliquées dans la livraison du service, soit une proportion similaire à ce que l'on observe en moyenne ailleurs¹⁸. Mais les activités des AOT laissent également des traces dans plusieurs autres secteurs de l'économie. En 2003, les achats de biens et services réalisés par les AOT de la région étaient estimés à 284 millions de dollars. Parmi les principaux produits achetés, on compte des produits pétroliers, de l'électricité, du matériel roulant, des pièces de rechange, du matériel électrique, des produits informatiques et des services financiers. Des centaines de fournisseurs montréalais et québécois sont sollicités chaque année pour ces achats. De plus, les dépenses d'immobilisations des AOT de la région métropolitaine ont dépassé 213 millions de dollars en moyenne, au cours des quatre dernières années, et atteint 312 millions en 2003 (voir Figure 18).

Figure 18

Les dépenses d'exploitation et en immobilisations des AOT de la région montréalaise atteignaient 1,3 milliard \$ en 2003

Principales composantes des budgets de dépenses en 2003 des AOT de la région métropolitaine



Source : Traitement SECOR Conseil des données provenant des diverses AOT de la région métropolitaine

¹⁸ Voir, par exemple, "Public Transportation and the Nation's Economy", Cambridge Systematics, octobre 1999, p. 29, où le pourcentage pour l'ensemble des sociétés de transport américaines est établi à 71 %.

Des dépenses soutenant
12 845 emplois
dans la région

Les retombées économiques en termes de revenus et d'emplois

Cette rémunération versée aux employés et ces achats de biens et services alimentent l'activité économique et créent une richesse sur le territoire. La Figure 19 illustre la nature et l'envergure de cette activité économique générée au Québec, que ce soit en termes d'emplois ou de revenus (valeur ajoutée au Québec). On évalue ainsi qu'en 2003, le transport en commun a soutenu l'équivalent de 12 845 emplois¹⁹, soit 9 610 emplois directs chez les transporteurs et 3 235 emplois indirects chez les fournisseurs. Les activités des AOT ont, en parallèle, généré une valeur ajoutée de 936,9 millions de dollars, dont 656 en masse salariale. En raison de la nature des dépenses et de la localisation des fournisseurs de l'industrie, il est utile de souligner que cet impact est très fortement concentré dans la région de Montréal.

Figure 19

Les AOT génèrent une activité économique très importante sur le territoire

Estimation des retombées économiques directes et indirectes des budgets de dépenses des AOT (2003)

	Impacts économiques des...		
	...dépenses d'exploitation	...dépenses en immobilisations	Total des dépenses
Emplois¹ <i>(en équivalent année-personne)</i>	11 989	856	12 845
- directs	9 610	-	9 610
- indirects	2 379	856	3 235
Valeur ajoutée <i>(salaires, bénéfices des entreprises et autres revenus)</i>	885,8 M \$	51,1 M \$	936,9 M \$
- directe	738,5 M \$	-	738,5 M \$
- indirecte	147,3 M \$	51,1 M \$	198,4 M \$

¹ N'inclus pas les emplois induits

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

Des dépenses qui génèrent des bénéfices significatifs pour les gouvernements provincial et fédéral

Les retombées économiques en termes de recettes gouvernementales

En 2003, les gouvernements provincial et fédéral ont récolté plus de 300 millions de dollars de recettes résultant de ces activités. En somme, ces deux paliers de gouvernement recueillent environ 23 \$ pour chaque 100 \$ de dépenses des AOT de la région. Par ailleurs, il importe de noter que le gouvernement du Québec contribue directement au financement du transport en commun. Cette contribution, qui atteignait 42 % des dépenses en 1991, a toutefois diminué sensiblement et s'élève aujourd'hui à près de 16 %²⁰. En d'autres mots, pour chaque 100 \$ de dépenses des AOT, le gouvernement du Québec en finance 16 \$, mais perçoit en retour des recettes de 15,71 \$ (9 \$ si l'on exclut la parafiscalité). Quant au gouvernement fédéral, si l'on exclut une première contribution spéciale récente consentie dans le cadre d'un projet du métro de Montréal, il ne contribue pas au financement du transport en commun, mais récolte plus de 7,39 \$ de recettes diverses sur chaque 100 \$ de dépenses des AOT (voir Figure 20).

¹⁹ Les données d'emploi sont exprimées en équivalent personnes-années. Elles n'incluent pas les emplois induits, soit les emplois soutenus en raison des salaires versés par les AOT ou leurs fournisseurs.

²⁰ Voir, à cet égard, « Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal », édition 2003, AMT, p. 25

Figure 20

Les activités économiques générées par les AOT contribuent aux recettes des gouvernements supérieurs

Estimation des recettes gouvernementales provenant des activités générées par les AOT (2003)

	Recettes provenant des...			Recettes par 100 \$ de dépenses des AOT
	...dépenses de fonctionnement	...dépenses en capital	Total des dépenses	
Gouvernement du QC	201,1 M \$	8,6 M \$	209,7 M \$	15,71 \$
- Recette fiscale	117,1 M \$	3,5 M \$	120,6 M \$	9,04 \$
- Parafiscalité*	83,9 M \$	5,1 M \$	89,0 M \$	6,67 \$
Gouvernement du CAN	94,6 M \$	4,0 M \$	98,6 M \$	7,39 \$
- Recette fiscale	75,6 M \$	2,7 M \$	78,3 M \$	5,87 \$
- Parafiscalité*	18,9 M \$	1,3 M \$	20,2 M \$	1,51 \$

* La parafiscalité correspond, pour le Québec, aux contributions RRQ, FSS et CSST. Pour le fédéral, elle correspond à l'assurance-emploi.

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

La comparaison des impacts économiques des dépenses de transport

Des retombées deux fois plus élevées pour le transport collectif lorsqu'on le compare au transport privé

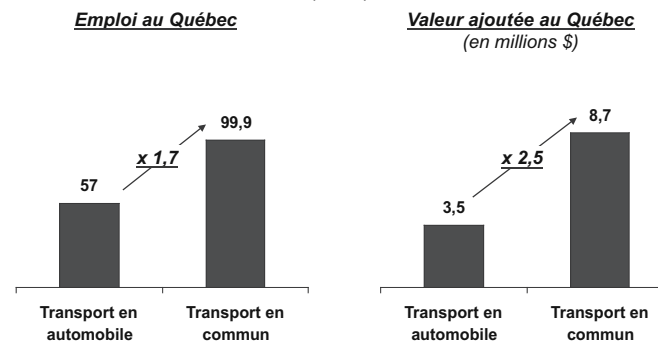
Tous les types de dépenses génèrent, par définition, un impact économique, d'où la nécessité de comparer les répercussions économiques de divers types de dépenses. À cet égard, il est certes intéressant de comparer les impacts économiques générés par le transport en commun à ceux découlant du transport privé en voiture.

La Figure 21 illustre cette comparaison en termes d'emplois et de valeur ajoutée. L'impact associé aux dépenses de transport privé en voiture est basé sur la répartition de l'ensemble des coûts annuels d'utilisation d'une automobile²¹. On remarque que pour chaque tranche de 10 millions de dollars de dépenses, le transport en commun génère 1,7 fois plus d'emplois et 2,5 fois plus de valeur ajoutée que le transport privé en voiture.

Figure 21

Le transport en commun génère deux fois plus de retombées économiques que le transport privé en automobile

Comparaison des retombées économiques d'une dépense de 10 M \$ en transport (2003)



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

²¹ Selon les données 2003 du CAA pour une voiture de type Cavalier et une utilisation de 18 000 kilomètres par année.

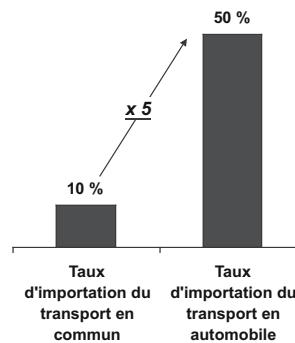
Des retombées plus importantes pour le transport collectif en raison d'un taux d'importation beaucoup plus faible

Ce résultat s'explique principalement par le plus fort taux d'importation des dépenses effectuées dans le transport privé en voiture. Comme le souligne la Figure 22, pour chaque tranche de 10 millions de dollars de dépenses effectuées en transport en commun, environ 10 % sont associées à l'achat de biens et services non produits sur le territoire qui, par conséquent, « quittent » le Québec. Ce « taux de fuite » s'élève à près de 50 % dans le cas d'une dépense en transport privé en voiture.

Figure 22

Le taux de fuite relié au transport en commun est cinq fois plus faible que celui découlant du transport privé en automobile

Comparaison du taux d'importation associé à 10 M \$ de dépenses en transport (2003)



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

En somme, le transport en commun génère une activité économique importante pour la région de Montréal. Les dépenses d'exploitation et d'immobilisations des 19 organismes de transport collectif actifs sur le territoire de la région soutiennent annuellement plusieurs milliers d'emplois et génèrent une valeur ajoutée atteignant presque le milliard de dollars pour la région, sans compter que l'impact économique du transport en commun est deux fois plus élevé qu'un montant équivalent consacré au transport privé en voiture.

3

Le transport en commun dans la région de Montréal et les bénéfices économiques qu'il génère

Sommaire

Les bénéfices économiques générés par le transport en commun ne se limitent pas aux seules dépenses des organismes de transport. La contribution de ce système de transport à l'efficacité économique et au développement des régions métropolitaines est tout aussi, voire plus importante. En réduisant les coûts de transport, en facilitant les déplacements et en atténuant les effets néfastes de ces déplacements, le transport en commun crée des bénéfices substantiels pour les ménages, les entreprises et la qualité de vie sur le territoire. Pour la seule année 2003, le transport en commun a permis aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars en frais de déplacement. Ce système de transport se révèle aussi crucial pour plusieurs secteurs industriels importants de la région de Montréal, tout en représentant un élément de dynamisme pour le développement immobilier, sans compter la valeur économique résultant de l'impact du transport en commun sur la diminution de la pollution, de la congestion et des accidents.

Le transport représente une importante dépense pour les ménages de la région de Montréal

La réduction des coûts de transport et ses effets sur les revenus des ménages montréalais

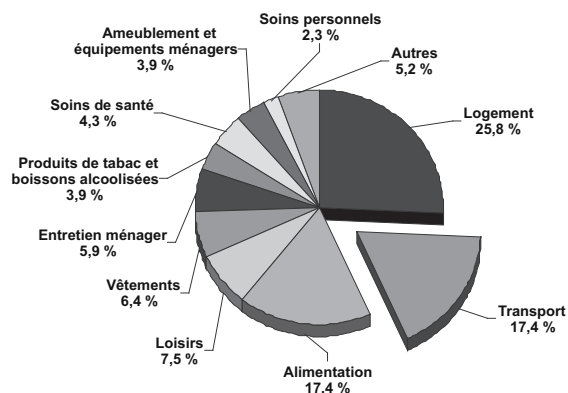
Le transport représente l'un des plus importants postes de dépenses des ménages. Dans la région métropolitaine de Montréal, les ménages dépensent en moyenne 6 878 \$ par année pour leurs déplacements. Ce poste correspond à 17,4 % de leurs dépenses totales, soit l'équivalent du montant total consacré à l'alimentation.

Seul le poste « logement » dépasse le budget annuel alloué au transport (voir Figure 23). Or, en raison de son coût unitaire moindre, le transport en commun permet de réduire la portion du budget consacrée aux déplacements et, par le fait même, d'accroître sensiblement le revenu disponible des ménages de la région montréalaise.

Figure 23

Le transport représente l'un des plus importants postes de dépenses des ménages

Répartition des dépenses des ménages de la région métropolitaine de Montréal (excluant l'impôt sur le revenu) (2003)



Source : Statistique Canada

Dans la région de Montréal, un déplacement en transport en commun coûte en moyenne 0,17 \$ le kilomètre²², alors qu'un déplacement en transport par automobile coûte en moyenne 0,41 \$ du kilomètre²³ (voir Figure 24). Ce coût d'utilisation de l'automobile comprend l'ensemble des frais fixes et variables. L'écart entre les coûts unitaires de 0,41 \$ et de 0,17 \$ ne s'applique qu'aux clientèles du transport en commun qui n'ont pas de voiture. Pour les usagers qui possèdent une automobile, mais qui préfèrent utiliser le transport en commun,

²² Sur la base des coûts de fonctionnement des AOT de la région et des passagers-kilomètres parcourus. Voir « Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal », édition 2003, AMT, p. 54, ajusté pour les données réelles de la STM.

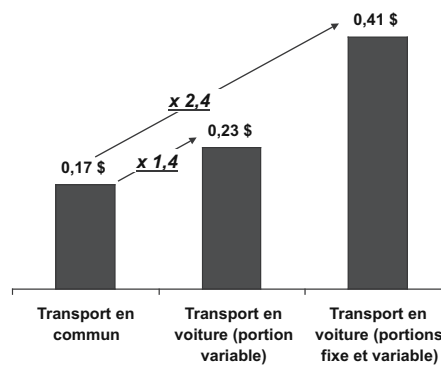
²³ Sur la base des coûts annuels d'utilisation compilés par le CAA en 2003 (soit 9 072 \$ pour une Cavalier Z24 parcourant une distance annuelle de 18 000 km).

l'économie sera un peu plus faible puisqu'une portion des frais fixes de leur voiture devra être assumée de toute façon. Si l'on considère seulement les frais variables de fonctionnement de la voiture, incluant la dépréciation causée par le kilométrage supplémentaire et les frais d'assurance plus élevés en raison de l'utilisation à des fins de déplacement au travail, le coût unitaire d'un déplacement en automobile se chiffre alors à 0,23 \$ du km²⁴ (voir Figure 24).

Figure 24

Le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est beaucoup plus faible que celui d'un déplacement équivalent en voiture

**Comparaison du coût unitaire en passager-km
(2003)**



Source : Estimation SECOR Conseil, à partir de données de l'AMT, du CAA et du "Red Book"

Le transport en commun a permis à ses utilisateurs montréalais d'économiser quelque 570 M \$ en 2003

L'économie annuelle pour les usagers est dès lors substantielle. Par exemple, si l'on considère que les AOT de la région de Montréal ont transporté 3,2 milliards de passagers-kilomètres au cours de l'année 2003, et que le tiers de ces passagers possèdent une voiture, l'économie générée chez les usagers du transport en commun atteignait ainsi 570 millions de dollars en 2003.

On peut également évaluer cette économie en comparant les dépenses de transport privé des ménages de la région montréalaise avec celles des ménages du reste du Québec. Par exemple, les ménages de la région montréalaise ont consacré 6 235 \$ en 2002 à leurs dépenses de transport en automobile, comparativement à 6 635 \$ pour les ménages du reste du Québec. Cette différence de 400 \$ par ménage appliquée à l'ensemble des ménages de la région métropolitaine équivaut à une « économie » de 564 millions de dollars en 2002, et près de 580 millions en dollars de 2003.

Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages et des retombées économiques deux fois plus importantes pour la région de Montréal

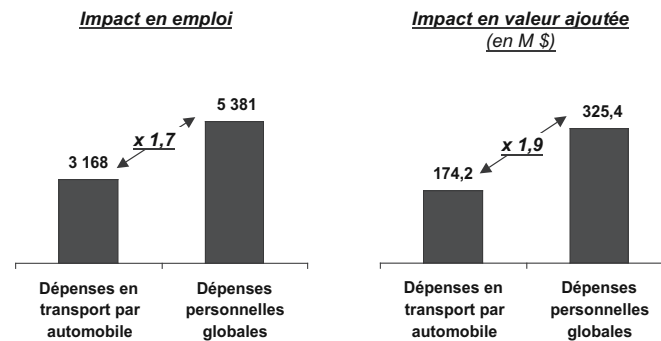
Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages de la région. En d'autres mots, la présence du transport en commun permet aux ménages montréalais de consacrer 570 millions de dollars de plus à leurs autres dépenses personnelles, au grand bénéfice d'une foule de commerçants et manufacturiers. Par contre, il importe de souligner que ces ventes additionnelles se réalisent « au détriment » des commerces qui auraient profité des dépenses supplémentaires en transport privé. Quel est donc l'effet net de ce déplacement ? Comme l'illustre la Figure 25, la région montréalaise et le Québec sortent gagnants de cet effet de déplacement. Consacrer 570 millions de dollars à l'ensemble des dépenses personnelles génère près de deux fois plus de retombées économiques pour la région montréalaise que de destiner le même montant à des dépenses de fonctionnement de l'automobile.

²⁴ À noter que cette estimation ne tient pas compte des frais de stationnement qui découlent de l'utilisation de la voiture. Les frais variables du transport en voiture seraient plus élevés si on incluait ce coût.

Figure 25

Le remplacement des dépenses de transport par automobile par d'autres types de dépenses personnelles est plus bénéfique pour l'économie de la région métropolitaine

Comparaison des impacts économiques associés à 600 M \$ en dépenses personnelles¹ et en dépenses de transport par automobile (2003)



¹ En fonction de 2/3 des personnes qui n'ont pas d'automobile et 1/3 qui en possèdent une.

Source : Estimation SECOR Conseil, à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec

Le transport en commun est important pour les grappes de rayonnement de la région montréalaise

L'augmentation de la facilité des déplacements et ses effets sur le développement de secteurs industriels clés pour la région de Montréal

Au-delà de son impact sur la réduction des coûts de déplacement, le transport en commun permet de relier plus facilement et plus rapidement entre elles les différentes zones de résidence, de travail et de consommation. La mobilité des personnes est très importante pour l'économie des régions métropolitaines, car elle contribue à accroître l'efficacité du marché du travail, c'est-à-dire qu'elle permet aux bons travailleurs de se retrouver aux bons endroits. Cette plus grande efficacité est bénéfique à la fois pour les entreprises et les individus²⁵. Cet effet est difficile à quantifier sur le plan économique, mais il est significatif, notamment pour certaines industries et certains pôles économiques.

Les secteurs de l'hébergement, du commerce de détail, de la restauration et des loisirs

Prenons par exemple les industries de l'hébergement, du commerce de détail, de la restauration et des loisirs. Avec 375 000 employés, ces secteurs industriels jouent un rôle majeur dans la région de Montréal. Le plan de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CCM) déposé en octobre 2004 a d'ailleurs regroupé ces secteurs au sein des grappes de rayonnement²⁶. Pour reprendre les termes de la CMM, ces secteurs contribuent à assurer la qualité de vie générale de Montréal et à renforcer l'image de marque de la région. Or, les entreprises de ces secteurs utilisent une forte proportion d'employés qui sont jeunes et/ou qui ne disposent pas de véhicules automobiles pour se rendre sur leur lieu de travail (voir Figure 26).

²⁵ À titre illustratif, selon une enquête menée aux États-Unis, une proportion significative des utilisateurs du transport en commun mentionnaient qu'ils seraient incapables de garder leur emploi ou gagneraient moins en l'absence de ce système de transport. Voir "Evaluating Public Transit Benefits and Costs", Victoria Transport Policy Institute, juillet 2004, p. 18.

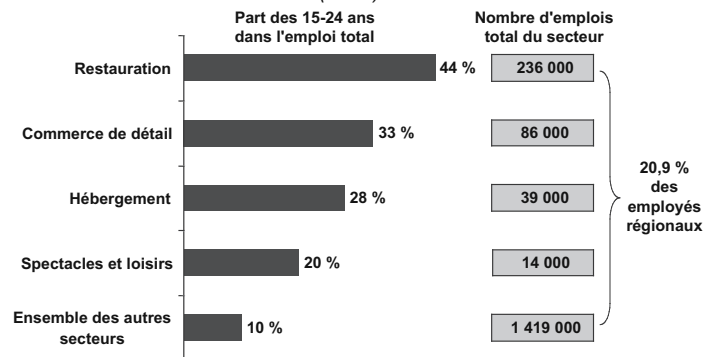
²⁶ Voir « Cap sur le monde - Pour une région métropolitaine de Montréal compétitive », Communauté métropolitaine de Montréal, octobre 2004, p. 67.

Sans transport en commun, ces postes de travail seraient beaucoup plus difficiles à combler, ce qui augmenterait les coûts d'exploitation des entreprises et réduirait la qualité du service offert aux clients.

Figure 26

Les « grappes de rayonnement » de la région montréalaise dépendent beaucoup des jeunes travailleurs et, par le fait même, du service de transport en commun pour combler leurs postes de travail

Proportion du groupe des moins de 25 ans dans l'emploi de secteurs industriels considérés comme faisant partie des grappes de rayonnement de la région (2003)



Source : CMM et Statistique Canada

Le secteur du tourisme

Par ailleurs, les secteurs industriels associés aux grappes de rayonnement sont aussi au cœur de l'offre touristique de la région. Faut-il rappeler que le tourisme se classe au septième rang parmi les produits d'exportation du Québec²⁷ et que son apport à l'économie de la région de Montréal est majeur (voir Figure 27). Le transport en commun n'aide pas seulement à déplacer les travailleurs de l'industrie touristique, mais est aussi particulièrement important pour déplacer les visiteurs et les touristes vers certains points d'attraction de la région. Imaginez certains événements majeurs comme le Festival de jazz ou le Grand Prix du Canada sans transport en commun. Ce n'est d'ailleurs pas sans raison si de grands événements, comme les Jeux Olympiques, « cotent » les villes candidates selon cette dimension²⁸, que les nouvelles installations touristiques se localisent près des réseaux de transport collectif ou encore que les principaux guides touristiques d'envergure comportent toujours une section sur le réseau de transport collectif.

La qualité du service de transport en commun est également utile pour l'industrie touristique...

²⁷ Voir, à cet égard, « Le tourisme au Québec en 1999 : une réalité économique importante », Tourisme Québec, 2001.

²⁸ La grille d'évaluation du CIO intègre la dimension « transport collectif ». L'infrastructure de transport en commun de Vancouver a été d'ailleurs l'un des points positifs de l'évaluation de la candidature de cette ville comme hôte des Jeux d'hiver de 2010.

Figure 27

Le tourisme, une industrie très importante pour Montréal, compte également beaucoup sur la qualité du service de transport en commun

Importance économique de l'industrie du tourisme à Montréal en 2002

• Dépenses touristiques	2 526,3 M \$
• Masse salariale	1 761,8 M \$
• Retombées fiscales totales	1 477,3 M \$
• Emplois totaux	75 378

Source : *Tourisme Montréal*, août 2004

...de même que pour le centre-ville, les pôles d'enseignement supérieur et plusieurs entreprises majeures de la région

Le centre-ville et les industries du savoir

En fait, le transport en commun est reconnu partout comme un élément vital du dynamisme des centres-villes, de leurs quartiers des affaires et de leur cœur touristique²⁹. Le transport en commun n'est d'ailleurs pas étranger au fait que le centre-ville occupe encore une place aussi prédominante à Montréal. Inutile d'insister également sur la contribution du transport en commun pour déplacer les étudiants qui représentent un actif majeur de l'économie du savoir de la région montréalaise.

Mais l'importance de bonnes liaisons de transport en commun ne se limite pas à des industries de services localisées au centre-ville. Un grand nombre d'entreprises, dont plusieurs entreprises manufacturières de pointe, comptent également sur une desserte par ce système de transport pour attirer, recruter et conserver leur main-d'œuvre.

La Société de transport de Montréal (STM), par exemple, est sollicitée chaque année par bon nombre d'entreprises pour accroître, modifier ou bonifier certaines lignes de transport par autobus. Pour illustrer la valeur économique que représente le transport en commun, certaines entreprises se sont même prévaluées d'un programme conjoint mis sur pied par la STM pour augmenter le niveau de service offert, et ce, même si cette avenue comportait un certain risque financier de leur part (voir Figure 28)³⁰.

²⁹ Certaines études américaines ont même démontré un lien entre la qualité de la desserte du centre-ville par le transport en commun et le taux de vacance (plus bas) ou le taux de loyer (plus élevé) des immeubles locatifs localisés dans cette zone. Voir, par exemple, "Land Value and Public Transport", RICS Policy Unit, octobre 2002.

³⁰ Aux États-Unis, des entreprises de pointe comme Boeing, Motorola et Microsoft ont également été très sensibles à l'offre de transport en commun.

Figure 28

Plusieurs entreprises comptent aussi sur le transport en commun pour attirer, recruter et fidéliser leur main-d'oeuvre

Exemples d'entreprises ou de secteurs ayant conclu des ententes de partenariats avec la STM



Source : Société de transport de Montréal

Le transport en commun stimule aussi le développement immobilier ainsi que la valeur des propriétés résidentielles et commerciales

Le développement immobilier

La valeur économique du transport en commun se répercute aussi sur le développement immobilier et la valeur des propriétés. Plusieurs études démontrent en effet que le transport en commun, notamment les réseaux assurant des liens rapides vers les centres d'activité économique, contribue à accroître la valeur des propriétés résidentielles et commerciales³¹. Cette « valorisation » s'explique par les avantages perçus et vécus de la mobilité accrue, sans compter l'effet de l'achalandage additionnel pour les propriétés commerciales. À Toronto, par exemple, la plus-value des propriétés situées dans un rayon de 460 mètres d'un accès au transport en commun rapide était évaluée à 15 %, pour s'estomper à 5 % dans un rayon de 600 mètres de la station de métro. Aux États-Unis, la plus-value à la valeur locative commerciale est évaluée à 2,1 % lorsque la propriété est située à moins de 1 000 mètres d'un point de jonction avec les modes rapides de transport en commun³².

Il n'existe pas d'analyse quantitative équivalente pour la région de Montréal, si ce n'est que quelques experts ont identifié certaines zones où les infrastructures montréalaises de transport en commun auraient eu un impact positif sur la valeur foncière des propriétés sises sur le territoire³³ : le centre-ville de Montréal et son réseau souterrain, les stations de métro de Longueuil, Rosemont, Jean-Talon et de la Savane en constituent des exemples. Selon ces experts, l'impact aurait été jusqu'à présent tout de même plus limité que dans d'autres régions métropolitaines. La faible croissance démographique, l'absence d'intervention publique et les sites choisis pour localiser les stations de métro expliqueraient cette différence. Il est intéressant de souligner que dans les zones où ces trois facteurs n'ont pas ou peu joué, on observe effectivement des développements beaucoup plus significatifs. Aux exemples précédents, on peut aussi ajouter les importants projets immobiliers récents autour de la gare du Mont-Saint-Hilaire ou du terminus d'autobus Chevrier, à Brossard.

³¹⁻³² L'impact sur les valeurs immobilières sera davantage marqué si le lien est rapide, si l'offre de stationnement est limitée dans le secteur et si l'accessibilité au quartier des affaires est directe. Voir, par exemple, "Land Value and Public Transport", RICS Policy Unit, octobre 2002.

³³ Voir, par exemple, la revue des études existantes dans LEWIS, Paul et al. « Améliorer la mobilité en aménageant autrement ». Rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, 14 février 2002.

L'accroissement de la rapidité des déplacements et ses effets sur la diminution de la congestion de la région montréalaise

Les non-utilisateurs du transport en commun bénéficient aussi grandement de l'existence de ce système de transport. L'utilisation du transport collectif permet en effet de réduire la congestion et, par le fait même, les temps de déplacement. Les pertes économiques liées à la congestion à Montréal sont estimées à près de 1 milliard de dollars par année³⁴, soit l'équivalent de 1 % de la production du territoire, et ne cessent d'augmenter depuis dix ans. Ces coûts correspondent à la valeur du temps perdu par les individus dans leurs déplacements (75 % du total), aux coûts additionnels de fonctionnement des entreprises en raison de cette perte de temps (7 % du total) et aux autres effets néfastes de la congestion, comme la pollution et la consommation additionnelle d'énergie (18 % du total).

Les coûts de congestion sont évalués à près de 1 milliard \$ par année dans la région de Montréal

Le transport en commun contribue directement à réduire les pertes causées par la congestion

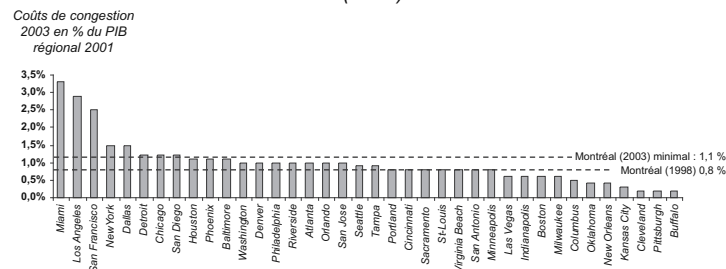
Si ce n'était du transport en commun, ces coûts seraient encore plus élevés. À titre illustratif, l'ajout de 1 000 nouveaux voyageurs qui se déplacent en voiture sur un réseau congestionné crée une file d'attente de 5,95 km³⁵. L'utilisation du transport en commun pour ces mêmes usagers réduirait l'augmentation marginale de la file d'attente à 0,25 km. On peut imaginer immédiatement l'impact du transport en commun à Montréal qui enlève près de 500 000 voitures-déplacements sur le réseau en période de pointe.

Contrairement à la perception de certains, la situation de la région montréalaise n'est pas meilleure que celle vécue dans plusieurs régions métropolitaines américaines. En effet, si les coûts de congestion en valeur absolue situent Montréal loin derrière plusieurs grandes villes américaines, la situation est bien moins favorable lorsque l'on ramène les coûts de congestion de la région métropolitaine en proportion des revenus du territoire (voir Figure 29).

Figure 29

La situation de Montréal en matière de coûts de congestion est loin d'être meilleure que celle vécue dans plusieurs régions métropolitaines américaines

Comparaison des coûts de congestion en proportion du PIB régional des plus grandes villes américaines (selon la méthode du Texas Transportation Institute) (2003)



Sources : Estimation SECOR, à partir des études de GOURVIL et al., « Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal », ministère des Transports du Québec, 2004; « The 2004 Urban Mobility Report », du Texas Transportation Institute, septembre 2004; et des données du Conference Board, du US Conference of Mayor et de la Banque du Canada

³⁴ Voir, par exemple, GOURVIL, Louis et al., « Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal », ministère des Transports du Québec, mai 2004. Le coût total de la congestion routière de la région métropolitaine pour la société était estimé en 1998 à 778,7 millions de dollars. Si l'on considère la hausse des déplacements entre 1998 et 2003 et que l'on postule de manière conservatrice une progression linéaire de ces coûts, l'estimation pour 2003 dépasserait le milliard de dollars (voir Figure 29).

³⁵ Basé sur un taux d'occupation de 1,26 personne par automobile.

L'atténuation des effets néfastes du transport et ses effets sur l'amélioration de la qualité de vie de la région montréalaise

Le transport en commun permet de réduire plusieurs effets néfastes associés aux déplacements et, ainsi, d'améliorer la qualité de vie sur le territoire. Si ce type de contribution n'est pas nouveau, il prend une importance accrue dans la lutte intense que se livrent les grandes régions métropolitaines pour attirer et fidéliser les travailleurs du savoir.

On distingue quatre grands types d'effets néfastes associés aux déplacements : la pollution, les accidents routiers, la consommation d'énergie et l'espace utilisé. L'envergure de ces effets non recherchés varie beaucoup selon le système de transport utilisé. Or, les déplacements en transport en commun permettent de diminuer substantiellement chacun de ces effets lorsqu'on les compare à des déplacements en automobile (voir Figure 30). Il importe de souligner que ces bénéfices du transport en commun profitent à toute la population de la région de Montréal et non seulement aux utilisateurs de ce mode de transport.

Le transport en commun génère de quatre à 20 fois moins d'effets néfastes associés aux déplacements des individus que le transport privé en automobile

Figure 30

Le transport en commun réduit substantiellement les effets néfastes associés aux déplacements des individus

Comparaison des modes de transport en commun et en automobile sur certaines dimensions affectant la qualité de vie sur le territoire

Types d'effets néfastes	Ratio transport automobile sur transport en commun pour un même nombre de passagers-kilomètres
Pollution atmosphérique	4,2 fois moins avec le transport en commun ¹
Coûts d'accidents	12,1 fois moins avec le transport en commun
Consommation d'énergie	5,0 fois moins avec le transport en commun ¹
Utilisation d'espace	20,0 fois moins avec le transport en commun ¹

¹ En supposant l'utilisation d'un autobus (25 passagers). L'écart est encore plus important si on considère le métro ou le train.

Sources : Estimation SECOR Conseil, à partir de DESROSIERS, Jacqueline. « Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport », ministère des Transports du Québec, 2001, et LITMAN, Todd. "Evaluating Public Transit Benefits and Costs", Victoria Transport Policy Institute, juillet 2004, p.39

Les économistes ont développé des méthodes pour évaluer la valeur en dollars de certains de ces effets néfastes. Bien qu'imparfaites, ces mesures permettent tout de même de saisir la contribution significative du transport en commun sur un territoire comme celui de la région de Montréal. En utilisant la méthodologie du ministère des Transports du Québec³⁶ et en l'actualisant pour l'année 2003, il est possible d'évaluer les coûts d'accidents et de pollution évités.

³⁶ Soit la méthodologie présentée dans DESROSIERS, Jacqueline. « Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport », ministère des Transports du Québec, 2001.

Une augmentation de 2 % de la part modale du transport en commun signifie une diminution de 19 millions de déplacements en voiture sur le territoire montréalais

Pour l'année 2003 seulement, on évalue ainsi que le transport en commun a réduit de 61,9 millions de dollars les frais causés par les accidents routiers dans la région de Montréal³⁷. Quant à la valeur de la réduction des émissions polluantes attribuables au transport en commun, elle est estimée à 97 millions de dollars en 2003³⁸. Ce système de transport contribue par ailleurs à limiter l'espace consacré aux réseaux routiers. Qu'il suffise de mentionner, à titre illustratif, que les déplacements en transport en commun de la voie réservée du pont Champlain durant la période de pointe représentent l'équivalent de trois voies en transport par automobile, ou l'équivalent d'un nouveau pont.

Les bénéfices économiques résultant d'un accroissement de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal

Trop peu d'intervenants sont conscients de l'importance du transport collectif dans leur économie régionale. Pour illustrer cette contribution, les bénéfices économiques associés à un gain de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal ont été estimés. Cette variation correspond à la moitié de la perte de « marché » du transport en commun au cours de la période 1993-1998. Si une augmentation de 2 % peut sembler faible, elle signifie une hausse de 10 % de l'achalandage du transport en commun et elle suppose 19 millions de déplacements de moins en voiture sur le territoire (voir Figure 31). On comprend également qu'elle pourrait nécessiter un ajustement à l'offre de service de transport en commun, notamment pour les segments qui sont actuellement près du point de saturation en période de pointe.

Figure 31

Un gain de 2 % de la part modale du transport en commun représente une diminution importante du nombre de véhicules sur les routes de la région de Montréal

Effet d'un gain de 2 % de la part modale du transport en commun sur les déplacements (2003)

➤ Diminution du nombre de passagers-km en voiture	300,7 millions
➤ Diminution du nombre de déplacements en voiture	19,0 millions
➤ Diminution du nombre de véhicules-km	238,6 millions
➤ Diminution du nombre de véhicules-km en voiture en situation de congestion	101,4 millions

Source : Estimation SECOR Conseil, à partir des données de l'AMT

³⁷ Estimation SECOR, à partir des statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour les coûts selon les types d'accidents et les données de GAUDREY et al. « Un premier bilan intégré des coûts et des revenus du réseau routier au Québec et du transport public de la grande région de Montréal », CRT, 1997, pour les probabilités d'accidents dans la région de Montréal.

³⁸ Estimation SECOR à partir de Environnement Canada (Mobile 5C pour les facteurs d'émanations selon les modes de transport) et ministère des Transports du Québec (pour les prix selon les types de polluants), actualisée pour 2003.

La Figure 32 résume les principaux impacts économiques associés à ce gain de 10 % des déplacements en transport en commun (2 % de la part modale). On remarque immédiatement que l'effet combiné est considérable et atteint plus de 150 millions de dollars par année.

Figure 32

Les bénéfices associés à un gain de 2 % de la part modale du transport en commun sont majeurs pour la région de Montréal

Synthèse des principaux effets d'un gain de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal (2003)

➤ Augmentation de la valeur ajoutée sur le territoire par la hausse de revenus disponibles des utilisateurs	32,9 M \$
➤ Diminution des coûts de congestion	107,3 M \$
➤ Diminution des coûts de pollution	9,7 M \$
➤ Diminution des coûts d'accidents	6,2 M \$
➤ Impact total	156,1 M \$

Source : Estimation SECOR

Une augmentation de 2 % de la part modale du transport en commun signifie des bénéfices économiques de plus de 150 M \$ pour la région de Montréal

En somme, les bénéfices économiques du transport en commun dépassent largement le seul *effet demande* généré par les dépenses des AOT. En augmentant l'efficacité globale des déplacements, le transport en commun réduit les coûts de transport, donc de production des entreprises, augmente la mobilité des individus, donc la productivité du travail, et atténue ses effets néfastes sur le territoire, donc améliore la qualité de vie. L'*effet compétitivité* est plus subtil et difficile à mesurer, mais en même temps très important et structurant pour une région métropolitaine comme celle de Montréal. L'illustration des répercussions d'un gain de 2 % de la part modale de ce système de transport permet d'ailleurs de bien saisir ce rôle. Les bénéfices économiques générés s'élèvent ainsi à plus de 150 millions de dollars par année.

En somme, le transport en commun en 2003 pour la région de Montréal c'est :

- > des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;
- > des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;
- > des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars); sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;
- > 12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs; et
- > des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les autorités gouvernementales provinciale et fédérale.

Un secteur des transports efficace est à la fois un facteur de compétitivité et de richesse pour la région de Montréal. La mobilité des individus et des marchandises demeure en effet un élément crucial de l'économie montréalaise. Or, un bon système de transport en commun facilite cette mobilité, tout en rendant la région plus attrayante en termes de qualité de vie.

Pour pleinement tirer avantage du transport en commun, il importe cependant que ce réseau attire un maximum d'utilisateurs et, pour ce faire, il doit être accessible et attirant. Au cours des dernières années, plusieurs régions dynamiques sur le plan économique et concurrentes à la région de Montréal ont d'ailleurs entrepris d'améliorer leur réseau de transport collectif. En rendant ce système de transport plus compétitif, ils diminuent par le fait même les effets néfastes des déplacements urbains et bonifient les facteurs de croissance économique de leur territoire.

Bien sûr, le transport en commun ne peut pas résoudre tous les problèmes de déplacements. Bien plus, tous les investissements en transport collectif ne sont pas automatiquement viables sur les plans économique et financier. Par contre, il serait préjudiciable de négliger ou de marginaliser ce système de transport. Sa contribution à l'économie d'une région comme Montréal est trop significative. Et les prochaines années ne feront qu'accroître la contribution du transport en commun. L'importance de la qualité de vie dans l'économie du savoir, l'urbanisation accrue, les préoccupations énergétiques et le vieillissement démographique sont autant de facteurs qui militent en faveur d'un bon système de transport en commun.



**Chambre de commerce
du Montréal métropolitain**

Board of Trade of Metropolitan Montreal

380, St-Antoine Ouest, bureau 6000
Montréal (Québec) Canada H2Y 3X7

☎ (514) 871-4000

☎ (514) 871-1255

✉ info@ccmm.qc.ca

www.ccmm.qc.ca