



**LES IMPACTS ÉCONOMIQUES ENGENDRÉS PAR LES ACTIVITÉS DES
NEUF SOCIÉTÉS DE TRANSPORT MEMBRES DE L'ATUQ**

Novembre 2014

ABSCISSE
R É V É L A T E U R D E S T R A T É G I E

Abscisse Recherche inc.
1100 boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600
Montréal (Québec) H3B 4N4
Téléphone : (514) 750-1584
abscisse-recherche.com

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le transport en commun permet à des milliers de citoyens de se déplacer quotidiennement de manière accessible et économique en milieu urbain. Il contribue largement au développement du tissu urbain des municipalités et génère un large éventail de bénéfices liés à l'environnement (réduction des GES), à la sécurité (réduction des accidents) et à plusieurs autres éléments qui améliorent la qualité de vie de la population du Québec. Il constitue également un important moteur d'activité économique pour l'ensemble de la province.

En 2013, conjointement, les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ employaient 14 735 personnes (équivalent temps plein) et ont assuré 558 millions de déplacements réguliers et plus de 5,6 millions de déplacements en transport adapté. Pour la même année, les organisations ont injecté 2,55 milliards de dollars dans l'économie, soit 1,95 milliard de dollars consacrés à l'exploitation et 601,5 millions de dollars destinés à l'acquisition d'actifs (dépenses d'immobilisations).

IMPACTS ÉCONOMIQUES PROVINCIAUX

Selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, cette injection de 2,55 milliards de dollars dans l'économie du Québec soutenait 20 971 emplois directs et indirects (années-personnes) et générait une valeur ajoutée de 1,9 milliard de dollars (contribution au produit intérieur brut du Québec). L'ampleur du contenu québécois associé à ces dépenses, c'est-à-dire le rapport entre la variation de la richesse créée au Québec (la valeur ajoutée) et les dépenses initiales, étaient de 76%. Les activités de la société de transport en commun ont également permis de générer des recettes fiscales de 366,1 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 129,5 millions pour le gouvernement fédéral.

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Contexte et objectifs de l'étude.....	- 3 -
2.0	Impacts économiques – concept et représentation	- 4 -
2.1	<i>Le concept d'impacts économiques.....</i>	<i>- 4 -</i>
2.2	<i>Le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec</i>	<i>- 4 -</i>
2.3	<i>L'approche méthodologique</i>	<i>- 6 -</i>
3.0	Impacts économiques des neuf sociétés.....	- 7 -
3.1	<i>Les dépenses d'exploitation</i>	<i>- 7 -</i>
3.2	<i>Les dépenses d'immobilisations.....</i>	<i>- 8 -</i>
3.3	<i>Les impacts économiques.....</i>	<i>- 8 -</i>
4.0	Conclusion	- 12 -
	Annexe I: Questionnaire d'enquête.....	i
	Annexe II: Questionnaire Fournisseurs	xv

1.0 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'estimation des impacts économiques est un outil fournissant des informations fondamentales pour les organismes qui gèrent des biens ou des infrastructures publics. Les résultats permettent aux organisations de quantifier leur contribution économique en termes d'emplois soutenus, de valeur ajoutée à l'économie, de retombées fiscales, etc.

Dans cet esprit, en 2010, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) confiait à Abscisse Recherche le soin de réaliser une étude d'impacts économiques propre à chaque société de transport membre de l'Association.

En 2014, l'ATUQ mandatait Abscisse Recherche pour actualiser cette série d'études sur les sociétés de transport en commun de la province sur la base des données financière 2013. Cette actualisation des résultats permet aux sociétés de transport d'apprécier leur contribution économique au niveau provincial.

Ce rapport met en évidence les impacts économiques générés par les activités des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ. Le document présente :

- Un rappel du concept des impacts économiques ;
- Un sommaire des dépenses d'exploitation et d'immobilisations pour l'année 2013 ;
- Les impacts économiques provinciaux.

2.0 IMPACTS ÉCONOMIQUES – CONCEPT ET REPRÉSENTATION

2.1 LE CONCEPT D'IMPACTS ÉCONOMIQUES

Le concept d'impacts économiques est employé pour mesurer les différentes répercussions d'une dépense et d'un projet sur l'économie. Ainsi, chaque fois qu'un acteur économique réalise une dépense, il stimule l'activité économique. Ces dépenses peuvent prendre la forme d'investissements en immobilisations ou de dépenses d'exploitation. Les entreprises impliquées rémunéreront leurs employés et achèteront des matières premières nécessaires à leur prestation de services. Ces achats contribueront également à stimuler l'activité auprès d'autres entreprises (les fournisseurs des premières entreprises, etc.). En somme, le « choc » initial dans l'économie stimulera plusieurs secteurs économiques. C'est l'ensemble de ces répercussions qui constitue les impacts économiques.

Les impacts économiques sont évalués à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Ce modèle est utilisé avec succès depuis de nombreuses années pour estimer les impacts économiques.

2.2 LE MODÈLE INTERSECTORIEL DE L'INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC

Le modèle intersectoriel de l'ISQ est un modèle d'analyse de la propagation de la demande dans l'économie québécoise. Il exploite les relations d'échange en biens et en services observées entre les divers secteurs, ceux-ci se subdivisant en secteurs de la demande finale et en secteurs productifs.

Le modèle intersectoriel repose sur les hypothèses suivantes :

- Le modèle évalue les effets qui se propagent dans l'économie sans pour autant fournir des renseignements sur le temps de réalisation de ces effets. Il s'agit en somme des impacts économiques d'une dépense à un moment donné ;
- L'évaluation des impacts associés aux immobilisations est effectuée comme si l'injection avait été entièrement effectuée pour une année donnée ;
- Les différents calculs sont réalisés «au conditionnel», en ce sens où les impacts économiques sont mesurés selon les différentes hypothèses sur les degrés de participation des entreprises québécoises se traduisant par différentes valeurs des coefficients d'importation du modèle intersectoriel du Québec.

Le modèle estime les impacts par rapport à différentes variables. Ces variables sont la main-d'œuvre, les salaires, la valeur ajoutée et les revenus gouvernementaux.

2.2.1 LES NOTIONS D'EFFETS DIRECTS, INDIRECTS ET TOTAUX -- DÉFINITION

Les effets totaux représentent la somme des effets directs et indirects. Les effets directs sont habituellement associés aux effets immédiats engendrés par la dépense analysée. Les effets indirects comptabilisent les impacts associés à la fourniture de biens et services aux entreprises de premier niveau (premiers fournisseurs du choc initial). Ces effets s'expliquent par le fait que les industries sollicitées par la dépense initiale doivent s'approvisionner en biens et services auprès de divers fournisseurs (équipements, entretien, énergie, etc.).

2.2.2 LA VARIABLE MAIN-D'ŒUVRE

Le résultat le plus souvent véhiculé d'une étude d'impacts économiques porte sur la variable associée à la main-d'œuvre. Les résultats relatifs au facteur travail réfèrent aux intrants requis de main-d'œuvre et non pas au nombre d'emplois. Ainsi, une «année-personne» est la mesure d'intrant de main-d'œuvre égale au nombre d'heures normalement travaillées pendant un an par les travailleurs du secteur concerné. Par exemple, le travail fourni pendant un an par 100 travailleurs qui auraient travaillé les heures normales plus 10% en temps supplémentaire, représentera 110 «années-personnes» sans qu'une seule personne de plus ne soit employée. Ainsi, il faut éviter de parler exclusivement d'emplois créés, mais plutôt traiter d'emplois soutenus (c'est-à-dire créés ou maintenus).

Dans le modèle intersectoriel de l'ISQ, le calcul de l'équivalent temps plein provient des résultats de l'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) menée mensuellement par Statistique Canada. L'enquête EERH présente des mesures «équivalents temps plein» pour chaque code SCIAN. À titre d'exemple, pour le Canada, le calcul est basé sur un total de 1 820 heures annuellement (code SCIAN 4851).

2.2.3 LES SALAIRES

Les salaires correspondent à la rémunération **globale brute** de la main-d'œuvre. Ces estimations sont établies avant toutes déductions tels que l'impôt, l'assurance-chômage, etc.

2.2.4 LA VALEUR AJOUTÉE

La valeur ajoutée représente une mesure de la valeur de la production intérieure de l'économie québécoise (produit intérieur brut (PIB) aux coûts des facteurs). Dans le modèle intersectoriel du Québec, elle est obtenue par la somme des rémunérations des facteurs de production, soit les salaires et les autres revenus bruts avant impôts (méthode de calcul par les revenus). Il s'agit d'une mesure de la contribution à l'économie du Québec provenant de l'injection des dépenses d'opération et d'immobilisations dans l'économie.

2.2.5 REVENUS DES GOUVERNEMENTS

Le modèle estime également les revenus des gouvernements qui comprennent les éléments suivants :

- Gouvernement du Québec
 - Impôts sur salaires
 - Taxes de vente
 - Taxes spécifiques
- Gouvernement du Canada
 - Impôts sur salaires
 - Taxes de vente
 - Taxes de droits d'accise
- Les parafiscalités
 - Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés :
 - Québécoise : RRQ, FSS, CSST
 - Fédérale : assurance-emploi.

2.3 L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Dans le cadre de cette analyse portant sur les impacts économiques découlant des activités des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ, le modèle intersectoriel se doit d'être « alimenté » par des informations financières pour une année donnée (dépenses d'opération et d'immobilisations). Les informations recherchées portent sur la dernière année financière disponible au moment de la réalisation de l'étude, soit l'année financière 2013.

Abscisse Recherche a développé un questionnaire commun destiné aux neuf (9) sociétés de transport¹ permettant de récupérer l'ensemble des variables pertinentes à l'étude, à savoir :

- Le nombre d'employés (équivalent temps plein) ;
- La masse salariale ;
- Les dépenses d'exploitation (désagrégation par secteur d'activités) ;
- Les dépenses d'immobilisations (désagrégation par secteur d'activités).

En avril 2014, l'ATUQ a transmis le questionnaire à toutes les sociétés de transport. Une fois le document complété, Abscisse Recherche a compilé et a soumis les résultats à l'ISQ pour fins de simulations des impacts économiques.

2.3.2 RECETTES FISCALES DES GOUVERNEMENTS ET LIMITES DE L'ÉTUDE

Concernant les recettes des gouvernements (provincial et fédéral), les calculs présentés dans ce rapport sont bruts. En fait, ces rentrées fiscales ne considèrent pas les subventions que les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ pourraient recevoir pour ses dépenses d'exploitation et d'immobilisations. Cet aspect requiert des informations allant au-delà d'une étude d'impacts économiques.

Rappelons que les informations obtenues à l'intérieur de ce rapport illustrent exclusivement les retombées économiques attribuables aux dites sociétés de transport. Par conséquent, les résultats présentés ne prennent pas compte d'autres bénéfices économiques attribuables aux activités de transport en commun (externalités positives). En effet, il est généralement reconnu que le transport collectif augmente la compétitivité et le pouvoir d'attraction des régions métropolitaines en mettant à la disposition des citoyens des infrastructures de transport essentielles (réduction des coûts de transport). De plus, le transport collectif contribue également à la réduction de la congestion routière et par conséquent, il amoindrit les effets néfastes associés aux déplacements urbains (réduction des gaz à effet de serre, du nombre d'accidents, des dépenses en soins de santé, etc.).

¹ Notons que le questionnaire de la STM était différent en ce sens où les dépenses dirigées vers le métro ont été isolées. La STM devait fournir des données de dépenses plus désagrégées que les autres, car au Québec, elle est la seule à opérer ce mode de transport en commun.

3.0 IMPACTS ÉCONOMIQUES DES NEUF SOCIÉTÉS

En 2013, les neuf (9) sociétés de transport ont assuré 558 millions de déplacements réguliers et plus de 5,6 millions de déplacements en transport adapté. Pour la même année, les neuf organisations employaient 14 735 personnes (équivalent temps plein).

Cette section présente les impacts économiques tributaires des activités des neuf (9) membres de l'ATUQ sur la base des informations financières 2013 transmises par chaque organisation.

3.1 LES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation d'une société de transport en commun constituent une dépense récurrente dans l'économie québécoise (dépenses engagées année après année).

Selon les résultats obtenus, pour 2013, les dépenses d'opération des neuf (9) sociétés de transport s'élevaient à 1,95 milliard de dollars. Le tableau 1 présente ces montants répartis selon chaque organisation. La STM représente 66% de l'ensemble des dépenses d'exploitation.

**Tableau 1 :
Désagrégation des dépenses d'exploitation,
ensemble des sociétés, 2013 (en milliers de dollars)**

Société de transport	Dépenses d'exploitation	Importance relative de chaque société
STO	121 068\$	6,2
STL	112 924\$	5,8
STM	1 291 592\$	66,1
RTL	140 666\$	7,2
STTR	13 372\$	0,7
STS (Sherbrooke)	33 427\$	1,7
RTC	199 140\$	10,2
STLévis	21 547\$	1,1
STSag (Saguenay)	19 911\$	1,0
TOTAL	1 953 647\$	100%

Source : Sociétés de transport membres de l'ATUQ.

3.2 LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

En surplus des dépenses d'exploitation, les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ consacrent, année après année, des sommes destinées à l'acquisition et au renouvellement d'équipements et de matériel (matériel roulant, immeubles, systèmes informatiques, etc.). Ces dépenses d'immobilisations engendrent à leur tour des impacts économiques pour l'ensemble de l'économie québécoise.

En 2013, les dépenses d'immobilisations des neuf (9) sociétés totalisaient 601,5 millions de dollars. Le tableau 2 présente la désagrégation de ce montant selon les principaux postes budgétaires.

Tableau 2 :
Désagrégation des dépenses d'immobilisations,
ensemble des sociétés, 2013 (en milliers de dollars)

Société de transport	Dépenses d'immobilisations	Importance relative de chaque société
STO	70 200\$	11,7
STL	15 208\$	2,5
STM	448 181\$	74,5
RTL	15 917\$	2,6
STTR	1 586\$	0,3
STS (Sherbrooke)	2 538\$	0,4
RTC	40 981\$	6,8
STLévis	4 013\$	0,7
STSag (Saguenay)	2 917\$	0,5
TOTAL	601 541\$	100%

Source : Sociétés de transport membres de l'ATUQ.

3.3 LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

Les sections suivantes quantifient les impacts économiques attribuables aux activités des neuf (9) sociétés de transport à l'échelle *provinciale*. Elles présentent tour à tour les impacts économiques attribuables aux :

- Dépenses d'exploitation ;
- Dépenses d'immobilisations ;
- Dépenses totales (exploitation et immobilisations).²

3.3.1 IMPACTS ÉCONOMIQUES ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION

Le tableau 3 illustre l'impact économique des dépenses d'exploitation de 1,95 milliard de dollars effectuées en 2013 par l'ensemble des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ (voir tableau 1).

² L'agrégation est possible puisque l'année d'analyse est la même à savoir 2013. Il s'agit d'évaluer l'impact total des neuf organisations pour l'année 2013.

**Tableau 3 :
Impacts économiques générés
par les dépenses d'exploitation des neuf sociétés de transport en 2013
(en milliers de dollars sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)**

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	14 735	84,1	2 787	15,9	17 522	100
Salaires	950 092	89,6	110 217	10,4	1 060 309	100
Valeur ajoutée	1 349 790	81,0	315 943	19,0	1 665 733	100
Revenus du gouvernement du Québec	105 641	71,6	41 838	28,4	147 479	100
Parafiscalité québécoise	155 729	90,5	16 339	9,5	172 068	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>261 370</i>	<i>81,8</i>	<i>58 177</i>	<i>18,2</i>	<i>319 547</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	72 038	84,6	13 148	15,4	85 186	100
Parafiscalité fédérale	26 287	88,2	3 507	11,8	29 794	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>98 325</i>	<i>85,5</i>	<i>16 654</i>	<i>14,5</i>	<i>114 979</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec, 2014 – Compilation spéciale.

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 252,0 millions de dollars.

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Sur la base des résultats du modèle de l'ISQ, les effectifs de main-d'œuvre qui ont été soutenus par les dépenses d'exploitation sont évalués au niveau direct à 14 735 années-personnes et au niveau indirect à 2 787 années-personnes pour un total de 17 522. Par conséquent, 16% des emplois sont de source indirecte. Chaque emploi direct permet de soutenir 0,2 emploi indirect au niveau provincial.

La masse salariale totale impliquée atteignait, en 2013, 1,1 milliard de dollars, dont 950,1 millions de dollars au niveau direct et 101,2 millions de dollars au niveau des effets indirects (diffusion dans l'économie). Pour sa part, la valeur ajoutée totale a atteint 1,7 milliard de dollars en 2013. Pour chaque dollar direct créé en valeur ajoutée, 23 cents sont générés en effets indirects (315,9 millions de dollars indirects / 1,3 milliard de dollars directs).

Globalement, l'ampleur du contenu québécois associé à ces dépenses, c'est-à-dire le rapport entre la variation de la richesse créée au Québec (la valeur ajoutée) et les dépenses d'exploitation initiales totales, atteint 85%.

Les recettes fiscales incluant la parafiscalité générée pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées respectivement à 319,6 millions de dollars et à 115,0 millions de dollars.

3.3.2 IMPACTS ÉCONOMIQUES ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

Le tableau 4 présente pour sa part, les impacts économiques générés par les dépenses d'immobilisations (448,2 millions de dollars en 2013 – voir tableau 2).

Tableau 4 :
Impacts économiques générés
par les dépenses d'immobilisations des neuf sociétés de transport en 2013
(en milliers de dollars sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	2 096	60,8	1 353	39,2	3 449	100
Salaires	95 390	63,4	55 012	36,6	150 402	100
Valeur ajoutée	172 412	61,3	108 979	38,7	281 390	100
Revenus du gouvernement du Québec	9 147	56,5	7 056	43,5	16 204	100
Parafiscalité québécoise	21 429	70,6	8 918	29,4	30 347	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>30 576</i>	<i>65,7</i>	<i>15 974</i>	<i>34,3</i>	<i>46 550</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	5 911	63,1	3 460	36,9	9 371	100
Parafiscalité fédérale	3 331	64,3	1 846	35,7	5 177	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>9 242</i>	<i>63,5</i>	<i>5 307</i>	<i>36,5</i>	<i>14 549</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec, 2014 – Compilation spéciale.

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 298,0 millions de dollars.

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Les dépenses d'immobilisations réalisées par les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ en 2013 ont permis de soutenir l'équivalent de 3 449 emplois (directs et indirects) dans l'ensemble du Québec. Près des deux tiers (61%) sont des emplois directs. La masse salariale générée a atteint 150,4 millions de dollars alors que la valeur ajoutée (accroissement de la richesse) se chiffre à 281,4 millions de dollars.

Pour leur part, les recettes gouvernementales totales générées par les dépenses d'immobilisations atteignaient 61,2 millions de dollars (46,6 millions de dollars au niveau provincial et 14,6 millions de dollars au niveau fédéral).

3.3.3 IMPACTS ÉCONOMIQUES ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

Le tableau 5 additionne les impacts économiques attribuables aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations. Au total, les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ ont injecté 2,55 milliards de dollars dans l'économie québécoise en 2013 (voir tableaux 1 et 2).

Tableau 5 :
Impacts économiques générés
par les dépenses d'exploitation et d'immobilisations de la STM en 2013
(en milliers de dollars sauf pour la main- d'œuvre exprimée en années-personne)

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	16 831	80,3	4 140	19,7	20 971	100
Salaires	1 045 482	86,4	165 229	13,6	1 210 711	100
Valeur ajoutée	1 522 202	78,2	424 922	21,8	1 947 123	100
Revenus du gouvernement du Québec	114 788	70,1	48 895	29,9	163 683	100
Parafiscalité québécoise	177 158	87,5	25 257	12,5	202 414	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>291 946</i>	<i>79,7</i>	<i>74 151</i>	<i>20,3</i>	<i>366 097</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	77 949	82,4	16 608	17,6	94 557	100
Parafiscalité fédérale	29 618	84,7	5 353	15,3	34 971	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>107 567</i>	<i>83,0</i>	<i>21 961</i>	<i>17,0</i>	<i>129 528</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec, 2014 – Compilation spéciale.

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 337,9 millions de dollars.

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Les activités des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ sont responsables du soutien de 16 831 emplois directs et 4 140 emplois indirects. Ses activités contribuent à une valeur ajoutée de 1,9 milliard de dollars en 2013 ce qui représente une proportion de contenu québécois globale de 76%. Au niveau provincial, ces dépenses engendrent des revenus fiscaux de 366,1 millions de dollars et de 129,5 millions de dollars au niveau fédéral.

En somme, à l'échelle provinciale, les activités des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ soutiennent 20 971 emplois représentant une masse salariale de 1,2 milliard de dollars et une valeur ajoutée de 1,9 milliard de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités s'établissent pour leur part à 495,6 millions de dollars (366,1 millions de dollars dirigés vers le gouvernement provincial et 129,5 millions vers le gouvernement fédéral).

4.0 CONCLUSION

Le transport en commun est un maillon essentiel du tissu urbain. Outre le fait que le transport collectif permette aux citoyens de compter sur une alternative accessible et économique pour effectuer des déplacements, il contribue à la compétitivité et au pouvoir d'attraction des régions métropolitaines. Il favorise également la réduction de la congestion routière et par conséquent la réduction des gaz à effet de serre. Le transport en commun permet aussi de réduire les frais de santé et les coûts liés aux accidents de la route. Enfin, il s'agit également d'un important moteur d'activité économique.

À cet égard, en 2013, les neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ employaient 14 735 personnes (équivalent temps plein) et ont assuré 558 millions de déplacements réguliers et plus de 5,6 millions de déplacements en transport adapté. Pour la même année, ces organisations ont injecté 2,55 milliards de dollars dans l'économie, soit 1,95 milliard de dollars consacrés à l'exploitation et 601,5 millions de dollars destinés à l'acquisition d'actifs (dépenses d'immobilisations).

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DIRECTS À L'ÉCHELLE DU QUÉBEC

Dans le cadre d'une analyse d'impacts économiques, les effets directs sont associés aux effets immédiats engendrés par la dépense analysée (salaires versés aux employés, marge de profits de l'exploitant, etc.).

En prenant en compte les sommes consacrées à l'exploitation et aux immobilisations, les activités des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ sont responsables de 16 831 emplois directs. À l'échelle provinciale, ses activités contribuent à une valeur ajoutée de 1,5 milliard de dollars en 2013 (contribution au PIB du Québec). Au niveau direct, ces dépenses permettent des revenus fiscaux de 292,0 millions de dollars au niveau provincial et de 107,6 millions de dollars au niveau fédéral.

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES TOTAUX (DIRECTS ET INDIRECTS) À L'ÉCHELLE DU QUÉBEC

Les impacts économiques totaux des neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ considèrent les effets directs et indirects. Rappelons que les effets indirects comptabilisent pour leur part les impacts associés à la fourniture des biens et services (approvisionnement auprès de divers fournisseurs de biens et services).

Selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, cette injection de 2,55 milliards de dollars dans l'économie du Québec soutenait 20 971 emplois directs et indirects (années-personnes) et générait une valeur ajoutée de 1,9 milliard de dollars (contribution au produit intérieur brut du Québec). L'ampleur du contenu québécois associé à ces dépenses, c'est-à-dire le rapport entre la variation de la richesse créée au Québec (la valeur ajoutée) et les dépenses initiales, étaient de 76%. Les activités de la société de transport en commun ont également permis de générer des recettes fiscales de 366,1 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 129,5 millions pour le gouvernement fédéral.

Notons qu'une portion significative des dépenses des sociétés de transport permet de générer de la richesse au Québec. Les résultats des simulations du modèle intersectoriel permettent en effet d'estimer l'ampleur du contenu québécois associé aux différentes dépenses des sociétés de transport. Ce concept représente le rapport entre l'accroissement de la richesse (la valeur ajoutée) et les dépenses initiales (incluant les subventions).

AUTRES CONSIDÉRATIONS

Les informations contenues à l'intérieur de ce rapport illustrent exclusivement les retombées économiques attribuables aux neuf (9) sociétés de transport membres de l'ATUQ. Par conséquent, les résultats présentés ne prennent pas compte des autres bénéfices économiques attribuables aux activités de transport en commun (externalités positives). En effet, il est généralement reconnu que le transport collectif augmente la compétitivité et le pouvoir d'attraction des régions métropolitaines en mettant à la disposition des citoyens des infrastructures de transport essentiel (réduction des coûts de transport).

Le transport collectif contribue également à la réduction de la congestion routière et par conséquent, il amoindrit les effets néfastes qui sont associés aux déplacements urbains (réduction des gaz à effet de serre, du nombre d'accidents, des dépenses en soins de santé, etc.).

ANNEXE I
QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE

[Ville], le 1^{er} avril 2014



[Nom]

[Fonction]

[Nom de la société de transport]

Objet : Impacts économiques – [NOM DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT]

En 2010, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) mandatait la firme Abscisse Recherche pour conduire une étude dont l'objectif était d'illustrer la contribution globale et individuelle au développement économique du Québec et régional des 9 sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ. Les résultats ont permis de démontrer l'importance économique des activités de [Nom de la société de transport] : [nb_emplois] emplois directs et indirects, **[VA_societe] millions** de dollars de valeur ajoutée et près de **[retombees_societe]** millions de dollars en retombées fiscales pour les gouvernements. Ces résultats ont fait l'objet de différentes communications auprès des instances gouvernementales.

À la demande des Directeurs généraux des sociétés de transport, l'ATUQ a confié à Abscisse Recherche un nouveau mandat. Il s'agit de réaliser une étude d'impacts économiques propre à chaque société de transport membre de l'ATUQ. Ainsi, individuellement, nos membres disposeront d'une seconde étude d'impacts économiques leur permettant d'apprécier leur contribution économique en termes d'emplois directs et indirects, de valeur ajoutée à l'économie, etc. L'étude de 2014 sera également plus précise que celle réalisée en 2010, en raison de l'incorporation d'informations concernant vos fournisseurs et leur impact économique respectif dans votre région.

La réalisation de l'étude requiert votre participation. Vous trouverez, joint à cet envoi, un court questionnaire qu'il vous faudra compléter. Les informations requises étant essentiellement de nature financière, je compte sur votre collaboration pour transmettre ce questionnaire à la personne désignée au sein de votre organisation.

Si vous avez besoin d'assistance ou d'informations supplémentaires, vous trouverez, à la fin du questionnaire, les coordonnées de notre mandataire. Nous apprécierions recevoir le document complété avant le 22 avril 2014.

Pour toute information supplémentaire sur la nature du projet, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Stéphane Messier
Responsable du Bureau d'études et de recherche
Association du transport urbain du Québec

**QUESTIONNAIRE –
IMPACTS ÉCONOMIQUES – [NOM DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT]**

A. PERSONNE RESSOURCE

A1. Contact

- a. Nom et prénom:
- b. Fonction :
- c. Téléphone :
- d. Courriel :

B. MAIN-D'ŒUVRE

- B1.** Au total, combien d'employés comptait votre société de transport en 2012 et 2013 (ensemble de vos activités incluant le transport adapté)?

Nombre d'employés	2012	2013
Employés à temps plein		
Employés à temps partiel (indiquez l'équivalent temps plein)		
Total des employés		

- B2.** Approximativement, pouvez-vous indiquer le lieu de résidence géographique des employés de votre entreprise (en pourcentage)?

Lieu de résidence	%
Territoire desservi par [Nom de la société de transport]	%
Ailleurs dans la région administrative de [Nom de la région administrative]	%
Ailleurs au Québec	%
Ontario	%
Total	100%

C. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'IMMOBILISATIONS

C1. Pour 2013, indiquez les montants rattachés aux salaires et avantages sociaux de votre société de transport.

Dépenses de fonctionnement	2013 (en dollars)	Commentaires
Salaires et avantages sociaux		
Salaires		
Avantages sociaux		
Sous-total -- salaires et avantages sociaux (1)		

C2 Pour chacun des postes des dépenses de fonctionnement (autres que les salaires et les avantages sociaux), quel est approximativement le pourcentage réalisé auprès des fournisseurs localisés au Québec et le pourcentage réalisé dans la région administrative de [Nom de la région administrative]? (voir la liste des municipalités à l'annexe 1)

Dépenses de fonctionnement	2013 (en dollars)		
Dépenses de fonctionnement			
Dépenses de fonctionnement	2013 (en dollars)	% des dépenses effectuées auprès de fournisseurs localisés au Québec	% des dépenses effectuées auprès des fournisseurs localisés dans la région administrative de [Nom de la région administrative] (voir liste en annexe 1)
Dépenses de carburant		%	%
Entretien et opération des véhicules		%	%
Entretien et opération des bâtiments		%	%
Contrats de service		%	%
Frais financiers (intérêts)		%	%
Frais généraux (téléphone, fournitures de bureau, électricité, etc.)		%	%
Autres dépenses de fonctionnement		%	%
Sous-total -- autres dépenses de fonctionnement (2)		%	%
Grand total -- dépenses de fonctionnement (1+2)			

- C3. Au cours des 5 dernières années, sur une base annuelle (calendrier), veuillez indiquer les sommes consacrées aux dépenses d'immobilisations (**2009 à 2013**).
De même, veuillez indiquer la prévision de dépenses d'immobilisation pour l'année **2014** (dernière ligne).

Dépenses d'immobilisation	\$ courants
2009	
2010	
2011	
2012	
2013	
2014^p	

- C4. Pour l'année financière 2013, veuillez indiquer les montants rattachés aux grands postes de dépenses d'immobilisations identifiés au tableau ci-dessous.

Veuillez également indiquer le pourcentage approximatif de ces dépenses octroyées auprès des fournisseurs localisés au Québec et dans la région administrative de [Nom de la région administrative] (voir la liste des municipalités à l'annexe 1).

Dépenses d'immobilisations	2013 (en millier dollars)	% des dépenses effectuées auprès des fournisseurs localisés au Québec	% des dépenses effectuées auprès des fournisseurs localisés dans la région administrative de Montréal (voir liste en annexe 1)
Matériel roulant (autobus, minibus, autres)			
Matériel roulant Métro			
Immeubles			
Terrains			
Machinerie, outillage et équipement			
Logiciel et équipement informatique			
Améliorations aux infrastructures du métro			
Autres dépenses d'immobilisation			
Grand total des dépenses d'immobilisations			

- C5. Pour 2013, veuillez indiquer approximativement le pourcentage des dépenses d'immobilisations contractées auprès de fournisseurs localisés au Québec (colonne 2) et auprès de fournisseurs localisés dans la région administrative de [Nom de la région administrative] (colonne 3).

Dépenses d'immobilisations 2013	% des dépenses effectuées auprès de fournisseurs localisés au Québec	% des dépenses effectuées auprès des fournisseurs localisés dans la région administrative de [Nom de la région administrative] (voir liste en annexe 1)
Dépenses d'immobilisations 2013	%	%

D. SOURCES DE REVENUS

D1 Quelle était la répartition des sources de revenus de votre société de transport en 2013?

Sources de revenus	2013 (en pourcentage)
Contribution des villes	%
Clientèles	%
Taxe d'immatriculation	%
Subventions	%
Revenus divers (publicité, concessions, etc.)	%
Autre source de revenus (1) Précisez : _____	%
Autre source de revenus (2) Précisez : _____	%
Autre source de revenus (3) Précisez : _____	%
Total	100%

ALLER À LA PAGE SUIVANTE



E. CROISSANCE DES ACTIVITÉS

E1 Sur une base annuelle (calendrier), quelles sont les perspectives de croissance pour les grands postes suivants (en pourcentage)?

Dépenses d'immobilisations	2014	2015	2016
Nombre d'employés	%	%	%
Dépenses de fonctionnement	%	%	%
Dépenses d'immobilisations	%	%	%

- E2
- A1. En 2013, quel était le nombre de déplacements effectués par vos clientèles (**excluant le transport adapté**) dans l'ensemble de votre réseau de transport? [Complétez le tableau ci-dessous]
 - A2. En 2013, quel était le nombre de déplacements effectués par vos clientèles **en transport adapté**?
 - B1. Pour l'année 2014, quelles sont vos prévisions de croissance des déplacements provenant de vos clientèles (**excluant le transport adapté**)?
 - B2. Pour l'année 2014, quelles sont vos prévisions de croissance des déplacements provenant de vos clientèles **en transport adapté**?
 - C. Pour l'année 2014, quelles sont vos prévisions de croissance des déplacements effectués par vos clientèles (**incluant le transport adapté**) tout en gardant le réseau constant (pas d'ajouts ou de retraits de lignes – le même qu'en 2013)?
 - D. Pour l'année 2014, quel pourcentage de la variation des déplacements de vos clientèles (**incluant le transport adapté**) sera attribuable à l'ajout de lignes?
 - E. Pour l'année 2014, quel pourcentage de la variation des déplacements de vos clientèles (**incluant le transport adapté**) sera attribuable à l'augmentation des fréquences sur des lignes existantes?
 - F. Pour l'année 2014, quel pourcentage de la variation des déplacements de vos clientèles (**incluant le transport adapté**) sera attribuable au retrait de lignes existantes?
 - G. Pour l'année 2014, quel pourcentage de la croissance des déplacements de vos clientèles (**incluant le transport adapté**) sera attribuable à la réduction des fréquences sur des lignes existantes?

Déplacements effectués		Transport régulier Unité de mesure	Transport adapté Unité de mesure
A.	2013		
B.	2014		
C.	2014 (réseau constant)		
D.	Ajouts de lignes entre 2013 et 2014		
E.	Ajouts de fréquences sur des lignes existantes entre 2013 et 2014		
F.	Retraits de ligne entre 2013 et 2014		
G.	Réductions de fréquences sur des lignes existantes entre 2013 et 2014		

- E3
- A. En 2013, en période de pointe AM (PPAM : 6H30-9H00), quel est le coefficient de remplissage moyen de votre matériel roulant en service **(incluant le transport adapté)**?
 - B. En 2013, en période de pointe PM (PPPM), quel a été le coefficient de remplissage moyen de votre matériel roulant en service?
 - C. En 2013, sur une journée d'opération typique, quel était votre coefficient moyen de remplissage?

Coefficient de remplissage		En pourcentage
A	PPAM	%
B.	PPPM	%
C.	Coefficient moyen sur une journée	%

F. INFORMATIONS SUR VOS FOURNISSEURS

Pour cette dernière section du questionnaire, pour pouvoir régionaliser adéquatement nous avons besoin d'information sur vos fournisseurs. Ces informations sont liées à vos comptes en termes d'exploitation (F1) et de dépenses d'immobilisations (F2). Les tableaux sont inclus dans les pages suivantes.

- F1 Pour l'année 2013, veuillez entrer les informations nominatives et quantitatives concernant vos fournisseurs pour les **dépenses d'exploitation / fonctionnement** uniquement, et ce, jusqu'à concurrence de **75%** pour les grands postes budgétaires identifiés pour la région administrative de [Nom de la région administrative].

Dépenses de fonctionnement	Entreprise	Nom du contact	Numéro de téléphone	Proportion de la catégorie de dépense
Dépenses de carburant				
Entretien et opération des véhicules				
Entretien et opération des bâtiments				

Contrats de service				
Frais financiers (intérêts)				
Frais généraux (téléphone, fournitures de bureau, électricité, etc.)				

Autres dépenses de fonctionnement				
Détail : _____				
Détail : _____				
Détail : _____				
Détail : _____				

F2 Pour l'année 2013, veuillez entrer les informations nominatives et quantitatives concernant vos fournisseurs pour les **dépenses d'immobilisations** uniquement, et ce, jusqu'à concurrence de **75%** pour les grands postes budgétaires identifiés pour la région administrative de [Nom de la région administrative].

Dépenses d'immobilisations	Entreprise	Nom du contact	Numéro de téléphone	Proportion de la catégorie de dépense
Matériel roulant (autobus, minibus, autres)				
Immeubles				
Terrains				

Machinerie, outillage et équipement				
Logiciel et équipement informatique				
Autres dépenses d'immobilisations				
Détail : _____				
Détail : _____				
Détail : _____				
Détail : _____				

G. <i>INFORMATIONS ET COORDONNÉES</i>

Pour toutes questions ou informations complémentaires, veuillez communiquer avec :

Stéphane Fortin

Téléphone : 514-750-1583

Courriel : stephane.fortin@abscisse-recherche.com

S'il vous plaît, veuillez retourner le questionnaire dûment complété à l'adresse suivante :

Courriel : stephane.messier@atuq.com

L'ATUQ et Abscisse Recherche vous remercient de votre collaboration.

ANNEXE II

QUESTIONNAIRE FOURNISSEURS

[Ville], le 6 juillet 2014

Objet : Impacts économiques – [Nom de la société de transport]

En 2014, l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a mandaté la firme Abscisse Recherche pour conduire une étude dont l'objectif vise à illustrer la contribution globale et individuelle au développement économique du Québec et régional des 9 sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ. Les résultats vont permettre de démontrer l'importance économique des activités de [Nom de la société de transport].

À la demande des Directeurs généraux des neuf (9) sociétés de transport de la province, l'ATUQ a confié à Abscisse Recherche un nouveau mandat. Il s'agit de réaliser une étude d'impacts économiques propre à chaque société de transport membre de l'ATUQ. Ainsi, individuellement, nos membres disposeront d'une seconde étude d'impacts économiques leur permettant d'apprécier, entre autres, leur contribution économique en termes d'emplois directs et indirects. L'étude de 2014 permettra de quantifier précisément leurs impacts régionaux en raison de l'incorporation d'informations concernant nos fournisseurs dont vous faites partie, et nos impacts économiques communs dans notre région.

La réalisation de l'étude requiert votre participation. Vous trouverez, joint à cet envoi, un court questionnaire qu'il vous faudra compléter. Les informations requises étant essentiellement de nature financière, je compte sur votre collaboration pour transmettre ce questionnaire à la personne désignée au sein de votre organisation.

Si vous avez besoin d'assistance ou d'informations supplémentaires, vous trouverez, à la fin du questionnaire, les coordonnées de notre mandataire. Nous apprécierions que vous retourniez le présent document complété 7 jours après sa réception à notre fournisseur. Voici son adresse courriel : charlotte.w@abscisse-recherche.com.

Pour toute information supplémentaire sur la nature du projet, n'hésitez pas à communiquer avec notre fournisseur, soit Abscisse Recherche.

[Nom]
[Fonction]
[Nom de la société de transport]

**QUESTIONNAIRE –
IMPACTS ÉCONOMIQUES – [NOM DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT]**

A. PERSONNE RESSOURCE

A1. S'il vous plaît, inscrivez vos coordonnées.

e. Nom et prénom:

f. Fonction :

g. Téléphone :

h. Courriel :

B. MAIN-D'ŒUVRE

B1. Au total, combien d'employés comptait votre entreprise en 2013 (ensemble de vos activités)?

Nombre d'employés	2013
Employés à temps plein	
Employés à temps partiel (indiquez l'équivalent temps plein)	
Total des employés	

B2. Approximativement, pouvez-vous indiquer le lieu de résidence géographique des employés de votre entreprise (en pourcentage)?

Lieu de résidence	%
[ville]	%
Ailleurs dans [région administrative]	%
Ailleurs au Québec	%
Total	100%

C. Vos FOURNISSEURS

C1. A. Dans la **colonne 1**, s'il vous plaît, veuillez indiquer le numéro de contrat (ou du bon de commande) de [Nom de la société de transport]. Dans la seconde ligne, veuillez indiquer la nature du contrat (colonne intitulée : *valeur des contrats*).

B. Dans la **colonne 2** (*intitulée 2013 (en dollars)*), veuillez indiquer les montants associés au contrat que vous avez facturé à [Nom de la société de transport].

C. Dans la **colonne 3** intitulée *pourcentage du contrat...*, veuillez indiquer le pourcentage approximatif de chaque contrat qui a été octroyé auprès de vos fournisseurs.

- **Voici un exemple** : vous avez un contrat de 100\$ avec la société de transport. Pour facturer 100\$, vous achetez pour 60\$ de matériel et de services à vos fournisseurs. **Inscrivez 60% dans la colonne 3.**
 - Vos activités internes : travail et marges sont donc de 40\$ ou 40%.

Contrats	Valeur des contrats 2013 (en dollars)	Pourcentage du contrat qui a été facturé à vos fournisseurs (excluant vos activités et vos marges bénéficiaires)
1.		%
2.		%
3.		%
4.		%
5.		%
6.		%

ALLER À LA PAGE SUIVANTE



- C2. A. **Dans la colonne 1**, veuillez indiquer le numéro de contrat (ou du bon de commande) de [Nom de la société de transport]. Dans la seconde ligne, veuillez indiquer la nature du contrat (identique à la colonne 1 du tableau de la question C1.

Dans la **colonne 2**, reportez les résultats de la colonne 3 du tableau de la question C1.

B. Dans la **colonne 3**, selon chaque contrat que vous avez obtenu de [Nom de la société de transport], pour l'année 2013, veuillez indiquer le pourcentage de vos commandes à vos fournisseurs qui sont localisés dans la province du Québec.

- **Voici un exemple** : Pour le contrat 1, si vous avez indiqué 60% à la colonne 2, et que 100% de vos commandes sont effectuées à des fournisseurs localisés au Québec, **inscrivez 100%**.

C. Dans la **colonne 4**, veuillez également indiquer le pourcentage approximatif de chaque contrat octroyé auprès de vos fournisseurs localisés dans la région administrative de [Nom de la région administrative]. (voir la liste des municipalités à l'annexe 1).

- **Voici un exemple** : Pour le contrat 1, si vous avez indiqué 60% à la colonne 2 et 100% dans la colonne 3, et que 50% de vos commandes pour ce contrat sont effectuées à des fournisseurs localisés dans la région de [Nom de la région administrative]., **inscrivez 50%**.

Contrats	Pourcentage du contrat qui a été facturé à vos fournisseurs (excluant vos activités et vos marges bénéficiaires)	% de vos dépenses effectuées auprès des fournisseurs localisés au Québec	% des dépenses effectuées auprès des fournisseurs localisés dans la région administrative de [Nom de la région administrative]. (voir liste en annexe 1)
1.	%	%	%
2.	%	%	%
3.	%	%	%
4.	%	%	%
5.	%	%	%
6.	%	%	%

D. <i>INFORMATIONS ET COORDONNÉES</i>

Pour toutes questions ou informations complémentaires, veuillez communiquer avec :

Alexandre Le Leyzour

Téléphone :514-750-1584

Courriel : alexandre.leleyzour@abscisse-recherche.com

S'il vous plaît, veuillez retourner le questionnaire dûment complété à l'adresse suivante :

Courriel : charlotte.w@abscisse-recherche.com

L'ATUQ et Abscisse Recherche vous remercient de votre collaboration.