



**LES IMPACTS ÉCONOMIQUES ENGENDRÉS PAR LES ACTIVITÉS DE
LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL**

Novembre 2014

ABSCISSE
RÉVÉLATEUR DE STRATÉGIE

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 gaz à effet de serre - 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, la Société de transport de Laval (STL) employait 853 personnes (équivalent temps plein) et a assuré 21,4 millions de déplacements réguliers et plus de 380 000 déplacements en transport adapté. Pour la même année, l'organisation a injecté 128,1 millions de dollars dans l'économie, soit 112,9 millions de dollars consacrés à l'exploitation et 15,2 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 (ISQ), cette injection de 128,1 millions de dollars dans l'économie du Québec soutenait 1 197 emplois directs et indirects (années-personnes) et générait une valeur ajoutée de 97,9 millions 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 20,7 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 7,6 millions pour le gouvernement fédéral.

IMPACTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX

En prenant en compte l'impact des premiers et des seconds fournisseurs, la STL aurait injecté 44,9 millions de dollars dans l'économie de la région administrative de Laval ce qui représente une valeur ajoutée (contribution au PIB de la région) de 38,7 millions de dollars. Ces dépenses soutenaient 360 emplois directs et 102 indirects (années-personnes).

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 de la STL.....	- 9 -
3.1	<i>Les dépenses d'exploitation</i>	<i>- 9 -</i>
3.2	<i>Les dépenses d'immobilisations.....</i>	<i>- 10 -</i>
3.3	<i>Les impacts économiques.....</i>	<i>- 10 -</i>
4.0	Régionalisation des impacts économiques de la STL	- 14 -
4.1	<i>Portrait de la région administrative de Laval</i>	<i>- 14 -</i>
4.2	<i>Les impacts économiques régionaux.....</i>	<i>- 15 -</i>
5.0	Conclusion	- 20 -
Annexe I	- 22 -

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. Les impacts économiques étaient également estimés sommairement à l'échelle régionale.

En 2014, l'ATUQ mandatait Abscisse Recherche pour actualiser cette série d'études sur les sociétés de transport en commun de la province, avec les chiffres de l'année financière 2013. Les analyses réalisées en collaboration avec les sociétés de transport permettent de quantifier plus précisément leur impact économique au niveau régional. Ainsi, cette actualisation des résultats permet aux sociétés de transport d'apprécier leur contribution à la fois au niveau provincial et au niveau de leur région administrative.

Ce rapport met en évidence les impacts économiques générés par les activités de la Société de transport de Laval (STL). 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 ;
- Les impacts économiques au niveau de la région administrative.

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 de la STL, 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 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 la STL. Une fois le document complété, Abscisse Recherche a compilé et a soumis les résultats à l'ISQ pour fins de simulations des impacts économiques.

2.3.1 RÉGIONALISATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES

Le second objectif du mandat consiste à régionaliser les résultats de l'étude d'impacts économiques. Or, le modèle développé par l'ISQ évalue les impacts économiques au niveau de la province exclusivement. Par conséquent, il ne comporte aucun module permettant de régionaliser les impacts économiques.

Pour les dépenses d'exploitation, le modèle de l'ISQ présente trois catégories d'effets :

- Les effets directs ;
- Les effets indirects ;
- Les effets totaux (la somme des effets directs et indirects).

Par ailleurs, les effets indirects doivent être décomposés en deux catégories : les **premiers fournisseurs** et les **autres fournisseurs** (les fournisseurs des premiers fournisseurs).

Pour les dépenses d'immobilisations, les effets directs sont représentés par les premiers fournisseurs tandis que les effets indirects sont le fait des autres fournisseurs.

Pour régionaliser les impacts économiques découlant des activités de la STL, il est nécessaire d'utiliser ses données dans le cadre de l'enquête en regard de la proportion de ses dépenses d'exploitation et d'immobilisations qui sont effectuées auprès d'entreprises (fournisseurs) situées dans sa région administrative.

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.

À la différence des résultats obtenus lors de l'exercice effectué en 2010 qui ne considéraient aucun impact des seconds fournisseurs de la STL, l'approche de 2014 vient les intégrer (*autres fournisseurs*) dans les dépenses d'exploitation, mais aussi en ce qui a trait aux dépenses d'immobilisations (effets indirects – autres fournisseurs). Les paragraphes suivants présentent les étapes de la méthodologie.

- Dans un premier temps, le calcul des années-personnes et des salaires transférés uniquement dans la région administrative provient d'une compilation utilisant les résultats de l'étude d'impacts et des données fournies par la STL concernant la proportion des employés résidant dans la région administrative de Laval. Cette proportion a servi à pondérer les résultats des tableaux de l'effet sur l'économie du Québec (régionalisation).
- Pour les deux catégories de dépenses (exploitation et immobilisations), l'effet régional pour les premiers fournisseurs correspond à la réponse de la STL à la question concernant la proportion des dépenses effectuées auprès de *fournisseurs localisés dans la région administrative de Laval*. La moyenne pondérée des différents postes budgétaires a été utilisée à la fois pour les dépenses d'exploitation et d'immobilisations. Ces deux valeurs seront appliquées aux effets des premiers fournisseurs obtenus dans l'étude d'impacts économiques du Québec dans son ensemble.
- En ce qui concerne les autres fournisseurs à l'égard des dépenses d'exploitation et les effets indirects dans le cadre des immobilisations, ils ne répondent pas à la même règle en ce sens où il est impossible de connaître la localisation géographique des autres fournisseurs en n'interrogeant que les sociétés de transport. Dans le questionnaire, pour 2014, une nouvelle section a été intégrée dans le but de permettre à chaque société de transférer les informations nominatives sur leurs fournisseurs. Ainsi, pour chacun des comptes composant les dépenses d'exploitation et d'immobilisations, les fournisseurs de la région administrative devaient être fournis. La somme des mandats accordés aux fournisseurs régionaux devait atteindre au moins 75% de l'ensemble de la dépense dans cette région administrative.
- Pour obtenir des montants et des résultats adéquats pour cette dernière étape (autres fournisseurs et emplois indirects), un formulaire a été développé pour interroger les premiers fournisseurs quant aux proportions de leurs contrats avec les sociétés de transport qui étaient octroyés à d'autres entreprises localisées dans la même région administrative.

Tel que présenté précédemment, les dépenses constituent l'effet engendré par la STL sur l'économie régionale (effets directs et indirects). Pour estimer les impacts économiques, ces dépenses alimentent les résultats provinciaux du modèle intersectoriel du Québec. L'extrant provenant de l'ISQ est pondéré par les données fournies par la STL, mais aussi par ses fournisseurs concernant leurs approvisionnements dans cette même région. À la lumière des paragraphes présentés ci-dessus, l'approche ne permet pas d'estimer les échanges entre les régions.²

Les estimations faites à partir du modèle d'impacts économiques ont nécessité deux simulations complémentaires :

² Selon les informations recueillies, il est impossible de considérer le modèle comme une analyse d'impacts économiques interrégionaux. À titre d'exemple, les impacts économiques des activités de la STM sur la région administrative de la STL, à savoir la région administrative 13 ne peuvent être déterminés. Néanmoins, pour estimer la valeur du commerce interrégional total, il s'agit de soustraire la somme des impacts régionaux de l'impact provincial global déterminé par le modèle de l'ISQ.

- La première simule l'impact des dépenses d'exploitation injectées dans la région administrative de Laval;
- La seconde porte sur les impacts des sommes en immobilisations dépensées dans la même région administrative.

La sommation des résultats (dépenses d'exploitation et d'immobilisations) permet de mesurer les impacts économiques totaux observés en 2013 dans la région administrative de Laval par les activités de la STL.

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 la STL pourrait 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 à la STL. 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.).

3.0 IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA STL

La STL s'est donnée pour mission de

- « De développer et d'offrir à Laval un service de transport collectif de qualité et performant, évoluant en fonction des besoins de la communauté lavalloise dans le but d'améliorer sa qualité de vie.» ;
- « De promouvoir la mobilité durable au sein de la Ville de Laval et d'y contribuer.» ;
- « De s'assurer que l'ensemble des modes de transport collectif sur son territoire, incluant la marche et le vélo, soient bien intégrés entre eux.»³

La STL opère sur un territoire d'environ 245,8 km² et dessert une population de 409 528 personnes⁴ et fournit des services urbains de transport collectif régulier et adapté aux citoyens handicapés.

En 2013, la STL a assuré 21,4 millions de déplacements en transport régulier et plus de 380 000 déplacements pour les usagers du transport adapté. Pour la même année, la STL comptait sur la collaboration de 853 employés (équivalent temps plein).

Cette section présente les impacts économiques tributaires des activités de la STL sur la base des informations financières 2013 transmises par l'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 de la STL s'élevaient à 112,9 millions de dollars. Le tableau 1 présente ces montants répartis par grands postes de dépenses. Les salaires représentent 51% des coûts de la société et les avantages sociaux, 14%. Ainsi, les dépenses liées à la rémunération des salariés représentent 65% de l'ensemble de ses dépenses d'exploitation en 2013.

Tableau 1 :
Désagrégation des dépenses d'exploitation par
grand poste budgétaire, STL, 2013 (en dollars)

Types de dépenses	Montant	Importance relative des dépenses
Salaires	57 160 596 \$	50,6%
Avantages sociaux	16 086 057 \$	14,2%
Dépenses de carburant	8 804 033 \$	7,8%
Entretien et opération des véhicules	4 344 947 \$	3,8%
Entretien et opération des bâtiments	613 773 \$	0,5%
Contrats de services	13 365 029 \$	11,8%
Frais financiers (intérêts)	2 525 433 \$	2,2%
Frais généraux	2 820 987 \$	2,5%
Autres dépenses	7 203 155 \$	6,4%
TOTAL	112 924 010 \$	100,0%

Source : STL.

³ Site web STL.

⁴ Gazette officielle du Québec.

3.2 LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

En surplus des dépenses d'exploitation, la STL consacre, 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.

Pour 2013, les dépenses d'immobilisations de la STL se chiffrent à 15,2 millions de dollars. Le tableau 2 présente la désagrégation de ce montant selon les principaux postes budgétaires.

Tableau 2 :
Désagrégation des dépenses d'immobilisations par
grand poste budgétaire, STL, 2013 (en dollars)

Types de dépenses	Montant	Importance relative des dépenses
Matériel roulant (autobus, minibus, etc.)	7 173 515 \$	47,2%
Immeubles	3 785 024 \$	24,9%
Terrain ^a	1 310 929 \$	8,6%
Machinerie, outillage et équipements	1 235 064 \$	8,1%
Logiciels et équipements informatiques	1 670 629 \$	11,0%
Autres dépenses d'immobilisations	32 962 \$	0,2%
TOTAL	15 208 123 \$	100,0%

Source : STL.

- a. Une somme totale de 1,3 million de dollars a été consacrée à l'achat de terrains par la STL en 2013. Ce montant n'est pas considéré dans la présente étude compte tenu que, du point de vue économique, une telle dépense doit être considérée comme un transfert entre acteurs économiques. Ce faisant, une telle dépense ne génère pas d'impact économique.

3.3 LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

Les sections suivantes quantifient les impacts économiques attribuables aux activités de la STL 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).⁵

3.3.1 IMPACTS ÉCONOMIQUES ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION

Le tableau 3 illustre les impacts économiques des dépenses d'exploitation de 112,9 millions de dollars effectuées en 2013 par la STL (voir tableau 1).

⁵ L'agrégation est possible puisque l'année d'analyse est la même à savoir 2013. Il s'agit d'évaluer l'impact total de la STL pour l'année 2013.

Tableau 3 :
Impacts économiques générés par les dépenses d'exploitation de la STL 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)	853	74,9	285	25,1	1 138	100
Salaires	57 161	86,1	9 197	13,9	66 358	100
Valeur ajoutée	73 247	79,1	19 394	20,9	92 641	100
Revenus du gouvernement du Québec	6 491	70,6	2 702	29,4	9 193	100
Parafiscalité québécoise	9 232	86,7	1 418	13,3	10 650	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>15 723</i>	<i>79,2</i>	<i>4 120</i>	<i>20,8</i>	<i>19 843</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	4 514	82,6	952	17,4	5 466	100
Parafiscalité fédérale	1 522	82,9	315	17,1	1 837	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>6 036</i>	<i>82,6</i>	<i>1 267</i>	<i>17,4</i>	<i>7 303</i>	<i>100</i>

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

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 18,1 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 853 années-personnes et au niveau indirect à 285 années-personnes pour un total de 1 138. Par conséquent, 25% des emplois sont de source indirecte. Chaque emploi direct permet de soutenir 0,3 emploi indirect au niveau provincial.

La masse salariale totale impliquée atteignait, en 2013, 66,4 millions de dollars, dont 57,2 millions de dollars au niveau direct et 9,2 millions de dollars au niveau des effets indirects (diffusion dans l'économie). Pour sa part, la valeur ajoutée totale a atteint près de 92,6 millions de dollars en 2013. Pour chaque dollar direct créé en valeur ajoutée, ce sont 26 cents qui sont générés en effets indirects (19,3 millions de dollars indirects / 73,2 millions 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 82%.

Les recettes fiscales incluant la parafiscalité générée pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées respectivement à 19,8 millions de dollars et à 7,3 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 (15,2 millions de dollars en 2013 – voir tableau 2).

Tableau 4 :
Impacts économiques générés par les dépenses d'immobilisations de la STL 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)	32	53,5	27	46,5	59	100
Salaires	1 597	56,9	1 208	43,1	2 805	100
Valeur ajoutée	2 859	54,7	2 366	45,3	5 225	100
Revenus du gouvernement du Québec	169	53,5	147	46,5	316	100
Parafiscalité québécoise	338	63,8	192	36,2	530	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>507</i>	<i>59,9</i>	<i>339</i>	<i>40,1</i>	<i>846</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	125	62,3	76	37,7	201	100
Parafiscalité fédérale	53	56,7	40	43,3	93	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>178</i>	<i>60,5</i>	<i>116</i>	<i>39,5</i>	<i>294</i>	<i>100</i>

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

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 8,6 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 la STL en 2013 ont permis de soutenir l'équivalent de 59 emplois (directs et indirects) dans l'ensemble du Québec. Plus de la moitié (54%) sont des emplois directs. La masse salariale générée a atteint 2,8 millions de dollars alors que la valeur ajoutée (accroissement de la richesse) se chiffre à 5,2 millions de dollars.

Pour leur part, les recettes gouvernementales totales générées par les dépenses d'immobilisations atteignaient 1,1 million de dollars (846 000 dollars au niveau provincial et 294 000 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, la STL a injecté plus de 128 millions 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 STL 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)	885	73,9	313	26,1	1 197	100
Salaires	58 758	85,0	10 406	15,0	69 164	100
Valeur ajoutée	76 106	77,8	21 760	22,2	97 865	100
Revenus du gouvernement du Québec	6 660	70,0	2 849	30,0	9 509	100
Parafiscalité québécoise	9 570	85,6	1 610	14,4	11 180	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>16 230</i>	<i>78,4</i>	<i>4 459</i>	<i>21,6</i>	<i>20 689</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	4 639	81,9	1 028	18,1	5 667	100
Parafiscalité fédérale	1 575	81,6	355	18,4	1 930	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>6 214</i>	<i>81,8</i>	<i>1 383</i>	<i>18,2</i>	<i>7 597</i>	<i>100</i>

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

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 13,8 millions de dollars.

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

Les activités de la STL sont responsables du soutien de 885 emplois directs et 313 emplois indirects. Ses activités contribuent à une valeur ajoutée de 97,9 millions 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 20,7 millions de dollars et de 7,6 millions de dollars au niveau fédéral.

En somme, à l'échelle provinciale, les activités de la STL soutiennent 1 197 emplois représentant une masse salariale de 69,1 millions de dollars et une valeur ajoutée de 97,9 millions de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités s'établissent pour leur part à 28,3 millions de dollars (20,7 millions de dollars dirigés vers le gouvernement provincial et 7,6 millions vers le gouvernement fédéral).

4.0 RÉGIONALISATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA STL

La section précédente a permis de mesurer les impacts économiques générés en 2013 par les différentes dépenses de la STL à l'échelle provinciale. Dans cette section, des résultats plus ciblés sont présentés. En effet, dans un premier temps, un portrait de la région administrative est dressé (section 4.1) et dans un second temps, une régionalisation des résultats est présentée (section 4.2).

4.1 PORTRAIT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE DE LAVAL

La région administrative de Laval correspond à la ville de Laval et est intégrée à la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM). Géographiquement, Laval est bornée au sud par l'Île de Montréal et au nord par les régions administratives des Laurentides et de Lanaudière.

Tel qu'illustré au tableau 6, en 2012, la région administrative de Laval comptait 409 718 habitants sur un territoire de 246 km² ce qui lui confère le deuxième rang des régions administratives du Québec quant à la densité de population. Au total, la population de la région administrative de Laval compte pour 5% de la population de la province.

Tableau 6 :
Population totale, région administrative de Laval
et ensemble du Québec, 2001 -2012

MRC et territoires équivalents	Population			TAAM ¹ (%) pour 1 000
	2001	2006	2012	2006-2012
<i>Laval</i>	350 287	372 409	409 718	15,9
Ensemble du Québec	7 396 331	7 631 552	8 054 756	9,0

1. Taux d'accroissement annuel moyen
Source : ISQ.

Pour relativiser l'impact économique de la STL, il est utile de présenter les données de l'emploi de la région administrative. Le tableau 7 indique qu'en 2012, 213 200 résidents de la région administrative avaient un emploi. Pour la même année, le taux de chômage s'établissait à 8,1%. La majorité des travailleurs occupent un emploi à plein temps et 82% des travailleurs œuvrent dans le secteur des services.

**Tableau 7 :
Marché du travail, région administrative de Laval**

	Unité de mesure	2009	2010	2011	2012
Population active	En milliers	215,3	219,6	220,5	232,0
Emploi		199,0	202,1	204,9	213,2
Temps plein		160,1	160,3	164,3	172,5
Temps partiel		38,9	41,8	40,5	40,7
Industries des biens		35,7	38,2	38,8	37,4
Industries des services		163,2	163,9	166,0	175,8
Taux d'activité	En pourcentage	67,1	67,2	66,2	68,5
Taux de chômage		7,6	8,0	7,1	8,1
Taux d'emploi		62,1	61,8	61,5	62,9

Source : ISQ.

4.2 LES IMPACTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX

Les sections 4.2.1 à 4.2.4 présentent une estimation des impacts économiques attribuables aux activités de la STL au niveau de la **région administrative de Laval**. À l'instar de la section 3.3, les résultats portent successivement sur les impacts économiques attribuables aux :

- Dépenses d'exploitation (section 4.2.2) ;
- Dépenses d'immobilisations (section 4.2.3) ;
- Dépenses totales (exploitation et immobilisations - section 4.2.4).

La section 4.2.1 présente la détermination des coefficients de régionalisation des dépenses d'exploitation et d'immobilisations pour la STL.

4.2.1 LES CALCULS POUR LA RÉGIONALISATION DES RÉSULTATS GLOBAUX

L'estimation des effets régionaux ne peut être effectuée directement par le modèle de l'ISQ, ce dernier étant uniquement calibré pour le Québec dans son ensemble (section 2.3.1). Les tableaux 8 et 9 présentent les calculs permettant de pondérer les données relatives aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations réalisées auprès de fournisseurs localisés dans la région administrative de Laval. La STL et ses fournisseurs ont transféré les informations servant à inférer les dépenses locales.

Tel que présenté au tableau 8, 41% des salaires sont versés dans la région administrative de Laval. Cette hypothèse découle du fait que 41% des employés de la STL résident dans la région administrative de Laval. D'autre part, 29% de ses dépenses d'exploitation (hors rémunération) sont effectuées auprès de fournisseurs localisés dans cette même région administrative.

- Ainsi, un coefficient de 0,41 est appliqué aux salaires (effets directs) et;
- Un coefficient de 0,29 aux dépenses d'exploitation (hors masse salariale) pour les premiers fournisseurs et 0,41 pour les « autres fournisseurs » (hors importations).

Tableau 8 :
Régionalisation des dépenses d'exploitation par grand
poste budgétaire, STL, 2013 (en dollars)

Types de dépenses	Dépenses globales	Pourcentage de dépenses dans la région administrative	Dépenses régionales
Salaires et avantages sociaux	73 246 653 \$	41%	30 031 128 \$
Dépenses de carburant	8 804 033 \$	0%	30 814 \$
Entretien et opération des véhicules	4 344 947 \$	11%	477 944 \$
Entretien et opération des bâtiments	613 773,00 \$	32%	196 407 \$
Contrats de services	13 365 029 \$	80%	10 692 023 \$
Frais financiers (intérêts)	2 525 433 \$	0%	0 \$
Frais généraux	2 820 987 \$	2%	56 420 \$
Autres dépenses	7 203 155 \$	0%	0 \$
TOTAL hors salaires et avantages sociaux	39 677 357 \$	29%	11 453 609 \$
TOTAL	112 924 010 \$	S.O.	41 484 736 \$

Outre les dépenses d'exploitation, les dépenses d'immobilisations engendrent des impacts économiques à la fois à l'échelle provinciale et régionale. Globalement, il faut s'attendre à ce que le coefficient de contenu régional dans les immobilisations de la STL soit plus faible que les dépenses d'exploitation qui incluent les salaires et avantages sociaux.

En 2013, les dépenses d'immobilisations *régionalisées* de la STL totalisaient 3,4 millions de dollars. Le tableau 9 présente la désagrégation régionale du montant global de 15,2 millions de dollars selon les principaux postes budgétaires. Selon les informations transmises par la STL, un coefficient global de 0,31 a été appliqué pour la régionalisation des dépenses d'immobilisations de premier niveau et de 0,57 pour les niveaux subséquents (résiduel hors importations).

Tableau 9 :
Régionalisation des dépenses d'immobilisations par grand
poste budgétaire, STL, 2013 (en dollars)

Types de dépenses	Dépenses globales	Pourcentage de dépenses dans la région administrative	Dépenses régionales
Matériel roulant (autobus, minibus, etc.)	7 173 515 \$	2%	143 470 \$
Immeubles	3 785 024 \$	65%	2 460 266 \$
Terrain	1 310 929 \$	100%	S.O.
Machinerie, outillage et équipements	1 235 064 \$	43%	531 078 \$
Logiciels et équipements informatiques	1 670 629 \$	16%	267 301 \$
Autres dépenses d'immobilisations	32 962,00 \$	100%	32 962 \$
TOTAL	15 208 123 \$	31%	3 435 076 \$

4.2.2 IMPACTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION

Le tableau 10 illustre les impacts économiques régionaux attribuables aux dépenses d'exploitation effectuées en 2013 par la STL dans sa propre région administrative (voir méthodologie à la section 2.3.1). Rappelons que la moyenne pondérée des dépenses effectuées dans la région administrative de Laval s'établit à 29% pour les dépenses d'exploitation et à 41% pour les salaires et les années-personnes pour un total de 41,5 millions de dollars incluant la masse salariale (tableau 8).

Tableau 10 :
Impacts économiques régionaux générés
par les dépenses d'exploitation de la STL en 2013
(en milliers de dollars sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)

Variables	Effets directs ^a		Effets indirects ^b		Effets totaux	
	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	350	78,9	93	21,1	443	100
Salaires	23 436	88,5	3 049	11,5	26 485	100
Valeur ajoutée	30 031	82,4	6 428	17,6	36 460	100
Revenus du gouvernement du Québec	2 661	76,0	839	24,0	3 500	100
Parafiscalité québécoise	3 785	88,9	471	11,1	4 256	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>6 446</i>	<i>83,1</i>	<i>1 310</i>	<i>16,9</i>	<i>7 756</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	1 851	85,8	305	14,2	2 156	100
Parafiscalité fédérale	624	85,7	104	14,3	728	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>2 475</i>	<i>85,8</i>	<i>409</i>	<i>14,2</i>	<i>2 884</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec, 2014 et Abscisse Recherche - Compilation spéciale.

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

- Les effets directs réfèrent aux impacts économiques attribuables aux effets d'entraînement découlant d'une dépense d'immobilisation auprès des premiers fournisseurs de la société de transport et localisés dans la région administrative.
- Les effets indirects illustrent les impacts économiques attribuables aux autres fournisseurs (fournisseurs des premiers fournisseurs) localisés dans la région administrative.

Selon les résultats de la régionalisation, les effectifs de main-d'œuvre qui ont été soutenus au niveau régional par les différentes dépenses sont évalués au niveau direct à 350 années-personnes et au niveau indirect à 93 années-personnes pour un total de 443. Par conséquent, 79% des emplois sont de source directe. Régionalement, chaque emploi direct soutenu par les activités de la STL engendre 0,3 emploi indirect local.

Au total, la masse salariale injectée au niveau régional se montait en 2013 à 26,5 millions de dollars, dont 23,4 millions de dollars au niveau direct et 3,0 millions de dollars au niveau des effets indirects. Pour sa part, la valeur ajoutée totale a atteint 36,5 millions de dollars en 2013. L'ampleur du contenu régional associé à ces dépenses, c'est-à-dire le rapport entre la variation de la richesse créée dans la

région administrative (la valeur ajoutée régionale) et les dépenses initiales, est de 39%. Les recettes fiscales générées dans la région par les dépenses d'exploitation pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées respectivement à 7,8 millions de dollars et 2,9 millions de dollars.

4.2.3 IMPACTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

À l'instar du tableau 4 de la section sur les impacts économiques sur l'ensemble de la province du Québec, le tableau 11 illustre pour sa part les impacts économiques de la STL générés par les dépenses d'immobilisations effectuées dans la région administrative de Laval, soit 3,4 millions de dollars (tableau 9).

**Tableau 11 :
Impacts économiques régionaux générés
par les dépenses d'immobilisations de la STL en 2013
(en milliers de dollars sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)**

Variables	Effets directs ^a		Effets indirects ^b		Effets totaux	
	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%	En milliers de \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	10	38,8	16	61,2	25	100
Salaires	498	42,1	684	57,9	1 183	100
Valeur ajoutée	892	40,0	1 340	60,0	2 232	100
Revenus du gouvernement du Québec	53	38,8	83	61,2	136	100
Parafiscalité québécoise	105	49,2	109	50,8	214	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>158</i>	<i>45,2</i>	<i>192</i>	<i>54,8</i>	<i>350</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	39	47,6	43	52,4	82	100
Parafiscalité fédérale	16	42,0	23	58,0	39	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>55</i>	<i>45,8</i>	<i>66</i>	<i>54,2</i>	<i>121</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec, 2014 et Abscisse Recherche - Compilation spéciale.

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

- a. Les effets directs réfèrent aux impacts économiques attribuables aux effets d'entraînement découlant d'une dépense d'immobilisation auprès des premiers fournisseurs de la société de transport et localisés dans la région administrative.
- b. Les effets indirects illustrent les impacts économiques attribuables aux autres fournisseurs (fournisseurs des premiers fournisseurs) localisés dans la région administrative.

Les dépenses d'immobilisations effectuées par la STL en 2013 ont permis de soutenir l'équivalent de 25 emplois (direct et indirect) dans l'ensemble de la région administrative. La masse salariale générée a atteint 1,2 million de dollars alors que la valeur ajoutée a atteint 2,2 millions de dollars selon les hypothèses formulées et documentées à la section 2.3.1.

En ce qui concerne les recettes gouvernementales totales issues de la région administrative générées par les dépenses d'immobilisations, celles-ci atteignaient 471 000 dollars (350 000 dollars au niveau provincial et 121 000 dollars au niveau fédéral).

4.2.4 IMPACTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

Le tableau 12 présente la somme des impacts économiques attribuables aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations pour inférer l'impact de la STL sur la région administrative de Laval pour l'année 2013. Selon les informations fournies par la STL, l'entreprise a injecté un total de 45,0 millions (tableaux 8 et 9) de dollars dans la région administrative de Laval en 2013.

Tableau 12 :
Impacts économiques régionaux générés
par les dépenses d'exploitation et d'immobilisations de la STL en 2013
(en milliers de dollars sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	Milliers de \$	%	Milliers de \$	%	Milliers de \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	360	76,8	109	23,2	468	100
Salaires	23 934	86,5	3 733	13,5	27 668	100
Valeur ajoutée	30 923	79,9	7 768	20,1	38 691	100
Revenus du gouvernement du Québec	2 714	74,6	922	25,4	3 636	100
Parafiscalité québécoise	3 891	87,0	580	13,0	4 471	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>6 605</i>	<i>81,5</i>	<i>1 502</i>	<i>18,5</i>	<i>8 106</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	1 890	84,4	348	15,6	2 238	100
Parafiscalité fédérale	641	83,5	127	16,5	767	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>2 530</i>	<i>84,2</i>	<i>475</i>	<i>15,8</i>	<i>3 005</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec et Abscisse Recherche – Compilation spéciale.

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

Les activités de la STL permettent de soutenir 468 emplois, dont 360 emplois directs dans la région administrative de Laval. Ses activités contribuent à une valeur ajoutée locale de 38,7 millions de dollars en 2013 soit 30% de l'ensemble de toutes les dépenses de la STL et 39% de l'ensemble de la valeur ajoutée engendrée sur le territoire du Québec. Au niveau des transferts fiscaux émanant directement de la région, ces dépenses permettent des revenus de 8,1 millions de dollars au niveau provincial et de 3,0 millions de dollars au niveau fédéral.

En somme, au niveau de la région administrative de Laval, l'ensemble des dépenses de la STL permet de soutenir 468 emplois représentant une masse salariale de 27,7 millions de dollars et une valeur ajoutée de 38,7 millions de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités et provenant directement de la région s'établissent pour leur part à 11,1 millions de dollars (8,1 millions de dollars allant au gouvernement provincial et 3,0 millions au gouvernement fédéral).

5.0 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, la STL employait 853 personnes (équivalent temps plein) et a assuré 21,4 millions de déplacements réguliers et plus de 380 000 déplacements en transport adapté. Pour la même année, l'organisation a injecté 128,1 millions de dollars dans l'économie, soit 112,9 millions de dollars consacrés à l'exploitation et 15,2 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 de la STL sont responsables de 885 emplois directs. À l'échelle provinciale, ses activités contribuent à une valeur ajoutée de 76,1 millions de dollars en 2013 (contribution au PIB du Québec). Au niveau direct, ces dépenses permettent des revenus fiscaux de 16,2 millions de dollars au niveau provincial et de 6,2 millions de dollars au niveau fédéral.

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

Les impacts économiques totaux de la STL 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 de l'ISQ, les impacts économiques totaux découlant des activités de la STL soutiennent 1 197 emplois représentant une masse salariale de 69,1 millions de dollars et une valeur ajoutée de 97,9 millions de dollars (contribution au produit intérieur brut du Québec). Les revenus des gouvernements tirés de ces activités s'établissent pour leur part à 28,3 millions de dollars (20,7 millions de dollars au gouvernement provincial et 7,6 millions au 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). Selon les résultats obtenus, le contenu québécois dans le cas de l'ensemble des dépenses considérées est de 76%.

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES TOTAUX RÉGIONALISÉS – RÉGION ADMINISTRATIVE DE LAVAL

À l'aide des informations fournies par la STL et sur la base des informations transmises par ses fournisseurs, Abscisse Recherche a procédé à l'estimation des impacts économiques régionaux totaux attribuables aux activités de la STL.

Les résultats montrent que les activités de la STL soutiennent, au niveau de sa région administrative, un total de 468 emplois représentant une masse salariale de 27,7 millions de dollars et une valeur ajoutée de 38,7 millions de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités et provenant directement de la région s'établissent pour leur part à 11,1 millions de dollars (8,1 millions de dollars au gouvernement provincial et 3,0 millions au gouvernement fédéral).

AUTRES CONSIDÉRATIONS

Les informations contenues à l'intérieur de ce rapport illustrent exclusivement les retombées économiques attribuables à la STL. 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 services		%	%
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 dollars)	% des 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)
Matériel roulant (autobus, minibus, autres)		%	%
Immeubles		%	%
Terrains		%	%
Machinerie, outillage et équipement		%	%
Logiciel et équipement informatique		%	%
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 retraites 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 services				
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. INFORMATIONS ET COORDONNÉES

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. INFORMATIONS ET COORDONNÉES

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.