



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

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 Sherbrooke (STS) employait 223 personnes (équivalent temps plein) et a assuré 8,0 millions de déplacements réguliers et plus de 285 000 déplacements en transport adapté. Pour la même année, l'organisation a injecté 36,0 millions de dollars dans l'économie, soit 33,4 millions de dollars consacrés à l'exploitation et 2,5 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 (ISQ), cette injection de 36,0 millions de dollars dans l'économie du Québec soutenait 322 emplois directs et indirects (années-personnes) et générait une valeur ajoutée de 25,9 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 72%. Les activités de la société de transport en commun ont également permis de générer des recettes fiscales de 5,6 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 1,8 million pour le gouvernement fédéral.

IMPACTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX

En prenant en compte l'impact des premiers et des seconds fournisseurs, la STS aurait injecté plus de 23,8 millions de dollars dans l'économie de la région administrative de l'Estrie ce qui représente une valeur ajoutée (contribution au PIB de la région) de 20,7 millions de dollars. Ces dépenses soutenaient 223 emplois directs et 39 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 STS.....	- 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 STS	- 14 -
4.1	<i>Portrait de la région administrative de l'Estrie.....</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 Sherbrooke (STS). 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 STS, 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 STS. 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 STS, 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 STS, 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 STS concernant la proportion des employés résidant dans la région administrative de l'Estrie. 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 STS à la question concernant la proportion des dépenses effectuées auprès de *fournisseurs localisés dans la région administrative de l'Estrie*. 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 STS 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 STS, 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 régions².

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 ou celle du RTC (région 3) 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 l'Estrie;
- 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 l'Estrie par les activités de la STS.

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 STS 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 STS. 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 STS

La STS a pour mission d'offrir à la population du territoire de Sherbrooke des « *moyens de transport collectif de qualité, efficaces et accessibles, à un coût abordable pour la clientèle et la Ville, tout en s'efforçant de garder la STS dans un processus constructif et évolutif qui tienne compte du développement durable tant du point de vue économique, social qu'environnemental* ». ³

La STS opère sur un territoire d'environ 366,4 km² et dessert une population de 157 517 personnes⁴ et fournit des services urbains de transport collectif régulier et adapté aux citoyens handicapés.

En 2013, la STS a assuré 8 millions de déplacements en transport régulier et plus de 285 000 déplacements pour les usagers du transport adapté. Pour la même année, la STS comptait sur la collaboration de 223 employés (équivalent temps plein).

Cette section présente les impacts économiques tributaires des activités de la STS 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 STS s'élevaient à 33,4 millions de dollars. Le tableau 1 présente ces montants répartis par grands postes de dépenses. Les salaires représentent 39% des coûts de la société et les avantages sociaux, 13%. Ainsi, les dépenses liées à la rémunération des salariés représentent 52% de l'ensemble de ses dépenses d'exploitation en 2013.

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

Types de dépenses	Montant	Importance relative des dépenses
Salaires	12 920 035 \$	38,7%
Avantages sociaux	4 413 890 \$	13,2%
Dépenses de carburant	2 958 933 \$	8,9%
Entretien et opération des véhicules	1 896 370 \$	5,7%
Entretien et opération des bâtiments	649 968 \$	1,9%
Contrats de services	4 825 675 \$	14,4%
Frais financiers (intérêts)	4 380 717 \$	13,1%
Frais généraux	1 114 311 \$	3,3%
Autres dépenses	266 721 \$	0,8%
TOTAL	33 426 620 \$	100%

Source : STS.

³ Site de la STS.

⁴ Gazette officielle du Québec.

3.2 LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

En surplus des dépenses d'exploitation, la STS 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 STS se chiffrent à 2,5 millions de dollars. Le tableau 2 présente la désagrégation de ce montant selon les principaux postes budgétaires.

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

Types de dépenses	Montant	Importance relative des dépenses
Matériel roulant (autobus, minibus, etc.)	1 726 995 \$	68,0%
Immeubles	103 348 \$	4,1%
<i>Terrain</i>	<i>S.O.</i>	<i>S.O.</i>
Machinerie, outillage et équipements	14 316 \$	0,6%
Logiciels et équipements informatiques	545 958 \$	21,5%
Autres dépenses d'immobilisations	147 288 \$	5,8%
TOTAL	2 537 905 \$	100,0%

Source : STS.

3.3 LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

Les sections suivantes quantifient les impacts économiques attribuables aux activités de la STS 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 33,4 millions de dollars effectuées en 2013 par la STS (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 STS pour l'année 2013.

Tableau 3 :
Impacts économiques générés par les dépenses d'exploitation de la STS 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)	223	71,0	91	29,0	314	100
Salaires	12 920,0	78,4	3 566,5	21,6	16 486,5	100
Valeur ajoutée	17 334,0	68,8	7 855,3	31,2	25 189,3	100
Revenus du gouvernement du Québec	1 348,0	49,3	1 389,1	50,7	2 737,1	100
Parafiscalité québécoise	2 229,0	80,2	550,7	19,8	2 779,7	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>3 577,0</i>	<i>64,8</i>	<i>1 939,7</i>	<i>35,2</i>	<i>5 516,7</i>	100
Revenus du gouvernement du Canada	861,0	69,4	378,9	30,6	1 239,9	100
Parafiscalité fédérale	398,0	77,0	118,6	23,0	516,6	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>1 259,0</i>	<i>71,7</i>	<i>497,4</i>	<i>28,3</i>	<i>1 756,4</i>	100

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

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 7,1 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 223 années-personnes et au niveau indirect à 91 années-personnes pour un total de 314. Par conséquent, 29% des emplois sont de source indirecte. Chaque emploi direct permet de soutenir 0,4 emploi indirect au niveau provincial.

La masse salariale totale impliquée atteignait, en 2013, 16,5 millions de dollars, dont 12,9 millions de dollars au niveau direct et 3,6 millions de dollars au niveau des effets indirects (diffusion dans l'économie). Pour sa part, la valeur ajoutée totale a atteint près de 25,2 millions de dollars en 2013. Pour chaque dollar direct créé en valeur ajoutée, ce sont 46 cents qui sont générés en effets indirects (7,9 millions de dollars indirects / 17,3 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 75%.

Les recettes fiscales incluant la parafiscalité générée pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées respectivement à 5,5 millions de dollars et à 1,8 million de dollars.

3.3.2 IMPACTS ÉCONOMIQUES ATTRIBUABLES AUX DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

Le tableau 4 présente les impacts économiques générés par les dépenses d'immobilisations (2,5 millions de dollars en 2013 – voir tableau 2).

Tableau 4 :
Impacts économiques générés par les dépenses d'immobilisations de la STS 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)	3,1	42,1	4,3	57,9	7,5	100
Salaires	169,8	48,1	183,6	51,9	353,4	100
Valeur ajoutée	318,3	46,9	359,7	53,1	678,0	100
Revenus du gouvernement du Québec	19,7	47,9	21,4	52,1	41,1	100
Parafiscalité québécoise	30,3	50,9	29,2	49,1	59,5	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>50,0</i>	<i>49,7</i>	<i>50,6</i>	<i>50,3</i>	<i>100,6</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	16,2	59,8	10,9	40,2	27,1	100
Parafiscalité fédérale	5,4	46,6	6,2	53,4	11,6	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>21,6</i>	<i>55,9</i>	<i>17,1</i>	<i>44,1</i>	<i>38,7</i>	<i>100</i>

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

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 1,8 million 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 STS en 2013 ont permis de soutenir l'équivalent de 8 emplois (directs et indirects) dans l'ensemble du Québec. Près de la moitié (42%) sont des emplois directs. La masse salariale générée a atteint 0,4 million de dollars alors que la valeur ajoutée (accroissement de la richesse) se chiffre à 0,7 million de dollars.

Pour leur part, les recettes gouvernementales totales générées par les dépenses d'immobilisations atteignaient 139 300 dollars (100 600 dollars au niveau provincial et 38 700 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 STS a injecté 36,0 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 STS 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)	226,1	70,3	95,5	29,7	321,6	100
Salaires	13 089,8	77,7	3 750,1	22,3	16 839,9	100
Valeur ajoutée	17 652,3	68,2	8 215,1	31,8	25 867,4	100
Revenus du gouvernement du Québec	1 367,7	49,2	1 410,4	50,8	2 778,1	100
Parafiscalité québécoise	2 259,3	79,6	579,9	20,4	2 839,2	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>3 627,0</i>	<i>64,6</i>	<i>1 990,3</i>	<i>35,4</i>	<i>5 617,3</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	877,2	69,2	389,8	30,8	1 267,0	100
Parafiscalité fédérale	403,4	76,4	124,8	23,6	528,2	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>1 280,6</i>	<i>71,3</i>	<i>514,5</i>	<i>28,7</i>	<i>1 795,1</i>	<i>100</i>

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

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 8,9 millions de dollars.

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

Les activités de la STS sont responsables du soutien de 226 emplois directs et 96 emplois indirects. Ses activités contribuent à une valeur ajoutée de 25,9 millions de dollars en 2013 ce qui représente une proportion de contenu québécois globale de 72%. Au niveau provincial, ces dépenses engendrent des revenus fiscaux de 5,6 millions de dollars et de 1,8 million de dollars au niveau fédéral.

En somme, à l'échelle provinciale, les activités de la STS soutiennent 322 emplois représentant une masse salariale de 16,8 millions de dollars et une valeur ajoutée de 25,9 millions de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités s'établissent pour leur part à 7,4 millions de dollars (5,6 millions de dollars dirigés vers le gouvernement provincial et 1,8 million vers le gouvernement fédéral).

4.0 RÉGIONALISATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA STS

La section précédente a permis de mesurer les impacts économiques générés en 2013 par les différentes dépenses de la STS 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 L'ESTRIE

Située dans la partie sud du Québec, la région administrative de l'Estrie est bornée au sud et à l'est par les États-Unis à l'ouest par la Montérégie et au nord par les régions de Chaudière-Appalaches et du Centre-du-Québec. La région se subdivise en sept municipalités régionales de comté (MRC) et territoire équivalent soit : Coaticook, Le Granit, le Haut-Saint-François, le Val-Saint-François, les Sources, Memphrémagog et Sherbrooke.

Tel qu'illustré au tableau 6, en 2012, ce territoire comptait 315 487 habitants répartis sur un territoire de 10 195 km². Le territoire de Sherbrooke regroupe, à lui seul, 51% de la population de la région administrative de l'Estrie. Par ailleurs, au total, pour la même année, la région administrative de l'Estrie représentait 4% de la population totale du Québec.

Tableau 6 :
Population totale, MRC de l'Estrie et ensemble du Québec, 2001 -2012

MRC et territoires équivalents	Population			TAAM ¹ (%) pour 1 000	Part (%)
	2001	2006	2012	2006-2012	2012
Le Granit	22 198	22 481	22 185	-2,2	7,0
Les Sources	14 813	14 489	14 512	0,3	4,6
Le Haut-Saint-François	21 813	21 711	21 912	1,5	6,9
Le Val-Saint-François	28 920	29 224	29 452	1,3	9,3
Sherbrooke	141 684	148 992	161 253	13,2	51,1
Coaticook	18 771	18 582	18 432	-1,4	5,8
Memphrémagog	43 182	45 535	47 741	7,9	15,1
<i>Estrie</i>	<i>291 381</i>	<i>301 014</i>	<i>315 487</i>	<i>7,8</i>	<i>100,0</i>
Ensemble du Québec	7 396 331	7 631 552	8 054 756	9,0	

1. Taux d'accroissement annuel moyen
2. Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Pour relativiser les impacts économiques de la STS, il est utile de présenter les données de l'emploi de la région administrative. Le tableau 7 indique qu'en 2012, 146 300 résidents de la région administrative avaient un emploi. Pour la même année, le taux de chômage s'établissait à 8,0%. La majorité des travailleurs occupe un emploi à plein temps (78%) et 73% des travailleurs œuvrent dans le secteur des services.

Tableau 7 :
Marché du travail, région administrative de l'Estrie

	Unité de mesure	2009	2010	2011	2012
Population active	En milliers	165,9	158,5	165,4	159,1
Emploi		153,5	145,7	154,2	146,3
Temps plein		123,0	115,0	120,3	114,9
Temps partiel		30,5	30,6	33,9	31,4
Industries des biens		45,3	41,3	41,0	38,9
Industries des services		108,3	104,4	113,3	107,4
Taux d'activité	En pourcentage	65,4	61,9	64,0	61,1
Taux de chômage		7,5	8,1	6,7	8,0
Taux d'emploi		60,6	56,9	59,7	56,1

Source : ISQ, 2013.

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 STS au niveau de la **région administrative de l'Estrie**. 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 STS.

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 l'Estrie. La STS et ses fournisseurs ont transféré les informations servant à inférer les dépenses locales.

Tel que présenté au tableau 8, 100% des salaires sont versés dans la région administrative de l'Estrie. Cette hypothèse découle du fait que 100% des employés de la STS résident dans la région administrative de l'Estrie. D'autre part, 39% de ses dépenses d'exploitation (hors rémunération) sont effectuées auprès de fournisseurs localisés dans cette même région administrative.

- Ainsi, un coefficient de 1 est appliqué aux salaires (effets directs) et ;
- Un coefficient de 0,39 aux dépenses d'exploitation (hors masse salariale) pour les premiers fournisseurs et 0,43 pour les « autres fournisseurs » (hors importations).

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

Types de dépenses	Dépenses globales	Pourcentage de dépenses dans la région administrative	Dépenses régionales
Salaires et avantages sociaux	17 333 925 \$	100%	17 333 925 \$
Dépenses de carburant	2 958 935 \$	0%	0 \$
Entretien et opération des véhicules	1 655 845 \$	23%	372 565 \$
Entretien et opération des bâtiments	544 725 \$	80%	435 780 \$
Contrats de services	4 825 675 \$	100%	4 825 675 \$
Frais financiers (intérêts)	4 380 720 \$	5%	219 036 \$
Frais généraux	1 395 645 \$	25%	348 911 \$
Autres dépenses	331 150 \$	14%	46 361 \$
TOTAL hors salaires et avantages sociaux	16 092 695 \$	39%	6 248 328 \$
TOTAL	33 426 620 \$	S.O.	23 582 253 \$

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 STS soit plus faible que les dépenses d'exploitation qui incluent les salaires et avantages sociaux.

En 2013, les dépenses d'immobilisations *régionalisées* de la STS totalisaient 0,2 million de dollars. Le tableau 9 présente la désagrégation régionale du montant global de 2,5 millions de dollars selon les principaux postes budgétaires. Selon les informations transmises par la STS, un coefficient global de 0,09 a été appliqué pour la régionalisation des dépenses d'immobilisations de premier niveau et de 0,46 pour les niveaux subséquents (résiduel hors importations).

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

Types de dépenses	Dépenses globales	Pourcentage de dépenses dans la région administrative	Dépenses régionales
Matériel roulant (autobus, minibus, etc.)	1 726 995 \$	0%	0 \$
Immeubles	103 348 \$	100%	103 348 \$
Terrain	S.O.	S.O.	S.O.
Machinerie, outillage et équipements	14 316 \$	65%	9 305 \$
Logiciels et équipements informatiques	545 958 \$	15%	81 894 \$
Autres dépenses d'immobilisations	147 288 \$	15%	22 093 \$
TOTAL	2 537 905 \$	9%	216 640 \$

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 STS dans sa propre région administrative (voir méthodologie à la section 2.3.1). Rappelons que la moyenne pondérée des dépenses effectuées dans la région de l'Estrie s'établit à 39% pour les dépenses d'exploitation et à 100% pour les salaires et les années-personnes pour un total de 23,6 millions de dollars incluant la masse salariale (tableau 8).

Tableau 10 :
Impacts économiques régionaux générés
par les dépenses d'exploitation de la STS 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)	223	85,9	37	14,1	260	100
Salaires	12 920	90,0	1 437	10,0	14 357	100
Valeur ajoutée	17 334	84,6	3 155	15,4	20 489	100
Revenus du gouvernement du Québec	1 348	71,2	546	28,8	1 894	100
Parafiscalité québécoise	2 229	91,0	222	9,0	2 451	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>3 577</i>	<i>82,3</i>	<i>768</i>	<i>17,7</i>	<i>4 345</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	861	85,0	152	15,0	1 013	100
Parafiscalité fédérale	398	89,3	48	10,7	446	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>1 259</i>	<i>86,3</i>	<i>200</i>	<i>13,7</i>	<i>1 459</i>	<i>100</i>

Source : Institut de la statistique du Québec, 2014 et Abscisce 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.

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 223 années-personnes et au niveau indirect à 37 années-personnes pour un total de 260. Par conséquent, 86% des emplois sont de source directe. Régionalement, chaque emploi direct soutenu par les activités de la STS engendre 0,17 emploi indirect local.

Au total, la masse salariale injectée au niveau régional se montait en 2013 à 14,4 millions de dollars, dont 12,9 millions de dollars au niveau direct et 1,4 million de dollars au niveau des effets indirects. Pour sa part, la valeur ajoutée totale a atteint près de 20,5 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 81,3%. Les recettes fiscales générées dans la région par les dépenses d'exploitation pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées respectivement à 4,3 millions de dollars et 1,5 million 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 STS générés par les dépenses d'immobilisations effectuées dans la région administrative de l'Estrie, soit 0,2 million de dollars (tableau 9).

**Tableau 11 :
Impacts économiques régionaux générés
par les dépenses d'immobilisations de la STS 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)	0,3	11,77	2,0	88	2	100
Salaires	14	14,54	85,2	85	100	100
Valeur ajoutée	27	13,99	167,0	86	194	100
Revenus du gouvernement du Québec	2	14,46	10	86	12	100
Parafiscalité québécoise	3	15,99	14	84	16	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>4</i>	<i>15,35</i>	<i>24</i>	<i>85</i>	<i>28</i>	<i>100</i>
Revenus du gouvernement du Canada	1	21,50	5	78	6	100
Parafiscalité fédérale	0	13,85	3	86	3	100
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>2</i>	<i>18,89</i>	<i>8</i>	<i>81</i>	<i>10</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 STS en 2013 ont permis de soutenir l'équivalent de 2 emplois (direct et indirect) dans l'ensemble de la région administrative. La masse salariale générée a atteint 100 000 dollars alors que la valeur ajoutée a atteint 194 000 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 38 000 dollars (28 000 dollars au niveau provincial et 10 000 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 STS sur la région administrative de l'Estrie pour l'année 2013. Selon les informations fournies par la STS, l'entreprise a injecté un total de 23,8 millions (tableaux 8 et 9) de dollars dans la région administrative de l'Estrie en 2013.

**Tableau 12 :
Impacts économiques régionaux générés
par les dépenses d'exploitation et d'immobilisations de la STS 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)	223	85,2	39	14,8	262	100,0
Salaires	12 934	89,5	1 522	10,5	14 457	100,0
Valeur ajoutée	17 361	83,9	3 322	16,1	20 683	100,0
Revenus du gouvernement du Québec	1 350	70,8	556	29,2	1 906	100,0
Parafiscalité québécoise	2 232	90,5	235	9,5	2 467	100,0
<i>Revenus totaux gouvernement du Québec</i>	<i>3 581</i>	<i>81,9</i>	<i>791</i>	<i>18,1</i>	<i>4 373</i>	<i>100,0</i>
Revenus du gouvernement du Canada	862	84,6	157	15,4	1 019	100,0
Parafiscalité fédérale	398	88,7	51	11,3	449	100,0
<i>Revenus totaux gouvernement du Canada</i>	<i>1 261</i>	<i>85,9</i>	<i>208</i>	<i>14,1</i>	<i>1 469</i>	<i>100,0</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 STS permettent de soutenir 262 emplois, dont 223 emplois directs dans la région administrative de l'Estrie. Ses activités contribuent à une valeur ajoutée locale de 20,7 millions de dollars en 2013 soit 57,5% de l'ensemble de toutes les dépenses de la STS et 80% 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 4,4 millions de dollars au niveau provincial et de 1,5 million de dollars au niveau fédéral.

En somme, au niveau de la région administrative de l'Estrie, l'ensemble des dépenses de la STS permet de soutenir 262 emplois représentant une masse salariale de 14,5 millions de dollars et une valeur ajoutée de 20,7 millions de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités et provenant directement de la région s'établissent pour leur part à 5,9 millions de dollars (4,4 millions de dollars allant au gouvernement provincial et 1,5 million 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 STS employait 223 personnes (équivalent temps plein) et a assuré 8,0 millions de déplacements réguliers et plus de 285 000 déplacements en transport adapté. Pour la même année, l'organisation a injecté 36,0 millions de dollars dans l'économie, soit 33,4 millions de dollars consacrés à l'exploitation et 2,5 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 de la STS sont responsables de 226 emplois directs. À l'échelle provinciale, ses activités contribuent à une valeur ajoutée de 17,7 millions de dollars en 2013 (contribution au PIB du Québec). Au niveau direct, ces dépenses permettent des revenus fiscaux de 3,6 millions de dollars au niveau provincial et de 1,3 million de dollars au niveau fédéral.

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

Les impacts économiques totaux de la STS 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 STS soutiennent 322 emplois représentant une masse salariale de 16,8 millions de dollars et une valeur ajoutée de 25,9 millions de dollars (contribution au produit intérieur brut du Québec). Les revenus des gouvernements tirés de ces activités s'établissent pour leur part à 7,4 millions de dollars (5,6 millions de dollars au gouvernement provincial et 1,8 million 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 72%.

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES TOTAUX RÉGIONALISÉS – RÉGION ADMINISTRATIVE DE L'ESTRIE

À l'aide des informations fournies par la STS 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 STS.

Les résultats montrent que les activités de la STS soutiennent, au niveau de sa région administrative, un total de 262 emplois représentant une masse salariale de 14,5 millions de dollars et une valeur ajoutée de 20,7 millions de dollars. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités et provenant directement de la région s'établissent pour leur part à 5,9 millions de dollars (4,4 millions de dollars au gouvernement provincial et 1,5 million au gouvernement fédéral).

AUTRES CONSIDÉRATIONS

Les informations présentées à l'intérieur de ce rapport illustrent exclusivement les retombées économiques attribuables à la STTR. 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 1

Villes et municipalités de la région administrative de l'Estrie
(Classées en ordre décroissant de population)

Sherbrooke	Nantes	Audet
Magog	Austin	Saint-Robert-Bellarmin
Coaticook	Racine	Sainte-Anne-de-la-Rochelle
Asbestos	Bury	Lawrenceville
Lac-Mégantic	Saint-Ludger	Stanstead-Est
Windsor	Lac-Drolet	Saint-Romain
Cookshire-Eaton	Saint-Claude	Scotstown
Danville	Melbourne	Barnston-Ouest
East Angus	Ayer's Cliff	Stornoway
Richmond	Stratford	Bonsecours
Saint-Denis-de-Brompton	Stanstead	Saint-Malo
Orford	Valcourt	Saint-Étienne-de-Bolton
Stanstead	Notre-Dame-des-Bois	Saint-Adrien
Compton	Stukely-Sud	Martinville
Weedon	Westbury	Saint-Camille
Stoke	Courcelles	Sainte-Edwidge-de-Clifton
Ascot Corner	Saint-Georges-de-Windsor	Maricourt
Valcourt	Sainte-Cécile-de-Whitton	East Hereford
Sainte-Catherine-de-Hatley	La Patrie	Chartierville
Saint-Francois-Xavier-de-Brompton	Saint-Isidore-de-Clifton	Piopolis
Waterville	Newport	Milan
Hatley	Hatley	Saint-Joseph-de-Ham-Sud
Potton	Ogden	Hampden
Dudswell	Saint-Sébastien	Val-Racine
Lambton	Saint-Herménégilde	Kingsbury
Frontenac	North Hatley	Saint-Venant-de-Paquette
Cleveland	Saint-Augustin-de-Woburn	Saint-Benoit-du-Lac
Eastman	Bolton-Est	Lingwick
Wotton	Marston	
Val-Joli	Dixville	

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.

Annexe 1

Villes et municipalités de la région administrative de l'Estrie
(Classées en ordre décroissant de population)

Sherbrooke	Nantes	Audet
Magog	Austin	Saint-Robert-Bellarmin
Coaticook	Racine	Sainte-Anne-de-la-Rochelle
Asbestos	Bury	Lawrenceville
Lac-Mégantic	Saint-Ludger	Stanstead-Est
Windsor	Lac-Drolet	Saint-Romain
Cookshire-Eaton	Saint-Claude	Scotstown
Danville	Melbourne	Barnston-Ouest
East Angus	Ayer's Cliff	Stornoway
Richmond	Stratford	Bonsecours
Saint-Denis-de-Brompton	Stanstead	Saint-Malo
Orford	Valcourt	Saint-Étienne-de-Bolton
Stanstead	Notre-Dame-des-Bois	Saint-Adrien
Compton	Stukely-Sud	Martinville
Weedon	Westbury	Saint-Camille
Stoke	Courcelles	Sainte-Edwidge-de-Clifton
Ascot Corner	Saint-Georges-de-Windsor	Maricourt
Valcourt	Sainte-Cécile-de-Whitton	East Hereford
Sainte-Catherine-de-Hatley	La Patrie	Chartierville
Saint-Francois-Xavier-de-Brompton	Saint-Isidore-de-Clifton	Piopolis
Waterville	Newport	Milan
Hatley	Hatley	Saint-Joseph-de-Ham-Sud
Potton	Ogden	Hampden
Dudswell	Saint-Sébastien	Val-Racine
Lambton	Saint-Herménégilde	Kingsbury
Frontenac	North Hatley	Saint-Venant-de-Paquette
Cleveland	Saint-Augustin-de-Woburn	Saint-Benoit-du-Lac
Eastman	Bolton-Est	Lingwick
Wotton	Marston	
Val-Joli	Dixville	