



LE TRANSPORT COLLECTIF, UN GÉNÉRATEUR DE RICHESSE

Mémoire présenté au Comité
permanent des finances de la
Chambre des communes

Août 2011

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	ii
LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL.....	1
LES CENTRES URBAINS, MOTEURS ÉCONOMIQUES DU CANADA.....	2
LE TRANSPORT COLLECTIF : UN CHOIX PAYANT	3
POURSUIVRE SUR NOTRE LANCÉE.....	4
RECOMMANDATIONS	4
BIBLIOGRAPHIE.....	5

SOMMAIRE

Depuis près de 150 ans, les transports collectifs sont au cœur du développement économique de Montréal et contribuent à la productivité et à l'activité économique des entreprises et des organismes de la région. En assurant plus 1,2 million de déplacements quotidiennement, la STM facilite le déplacement des citoyens qui se rendent au travail, dans un lieu d'enseignement ou dans les commerces.

Les transports collectifs contribuent également à réduire la congestion routière qui coûte à la région de Montréal environ 1,4 milliard annuellement, soit 1 % du PIB montréalais. En effet, ils permettent de réduire les temps de déplacement de l'ensemble de la population, y compris des non-utilisateurs. Les clients du transport collectif sont autant de personnes réduisant la congestion du système routier, ce qui améliore les temps de déplacement des marchandises et de la population (CCMM, 2010).

Impacts économiques des transports collectifs dans la région montréalaise (2009)

- 1,8 milliards \$ en investissement dans la région de Montréal
- Valeur ajoutée dans l'économie de 1,1 milliards de \$
- 14 000 emplois-années directs et indirects
- Recettes totales de 216 millions \$ pour le gouvernement du Québec
- Recettes totales de 86 millions \$ pour le gouvernement du Canada

source : CCMM, 2010

Investir en transport collectif permet la mise en place d'infrastructures de transport modernes et efficaces qui participent à améliorer la compétitivité des centres urbains. De plus, le développement des transports collectifs réduit la demande pour des infrastructures routières supplémentaires et encourage un mode de développement durable qui permettra aux villes, poumon économique du pays, de prospérer pour les décennies à venir.

Recommandations

- 1. Il est recommandé de créer un fonds national pour le transport collectif afin d'assurer un financement prévisible et à long terme des immobilisations.**
- 2. Le budget 2011 indique que le gouvernement déposera les mesures législatives pour rendre permanent l'investissement annuel de 2 milliards de dollars destiné au Fonds de la taxe sur l'essence. Il est recommandé que cette contribution soit également indexée sur une base annuelle.**
- 3. Le ministre des Transports de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada a affirmé qu'il va développer un programme d'infrastructures publiques à long terme qui se prolongera une fois que le plan Chantiers Canada sera terminé. Il est recommandé que les transports collectifs demeurent une catégorie éligible au financement fédéral.**

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Quatorzième entreprise en importance au Québec, la Société de transport de Montréal (STM) emploie près de 9 000 personnes et assure 1,2 million de déplacements par jour, soit plus de 70 % des déplacements en transport collectif au Québec. Son budget s'élève à plus de 1,15 milliard \$ et la valeur de remplacement de ses actifs est estimée à plus de 14,5 milliards \$. Depuis plusieurs années, la gestion rigoureuse de la Société est reconnue internationalement, notamment par la firme Moody's qui lui accorde la cote de crédit Aa2, la plaçant ainsi dans le peloton de tête des sociétés de transport les mieux gérées en Amérique du Nord.

La STM exploite un parc de plus de 1 600 bus. Le réseau dessert l'agglomération de Montréal, un territoire de près de 500 km². Il compte 206 lignes de bus et 95,4 km de voies réservées qui permettent des déplacements plus rapides. En 2010, l'offre de service du réseau bus a atteint près de 81,4 millions de km, une augmentation de 16 % par rapport à 2006.

Inauguré en 1966, le métro de Montréal est constitué de quatre lignes totalisant 71 km desservant 68 stations. Le parc compte 759 voitures qui ont parcouru 76,9 millions de km en 2010, soit 30 % de plus qu'en 2006. Dans le cadre du dévoilement des résultats de 2008 et 2009 du balisage réalisé par le Collège impérial de Londres auprès de 27 métros dans le monde, **le métro de Montréal s'est classé comme le plus productif, c'est-à-dire que la productivité de sa main-d'œuvre est la plus élevée en terme de km-voiture et que ses coûts d'exploitation figurent parmi les plus bas, et ce, malgré que ses voitures soient parmi les plus vieilles au monde.**

La Société de transport de Montréal primée sur la scène internationale

La STM a remporté le Prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord de l'American Public Transportation Association (APTA). Ce prestigieux prix lui a été décerné, entre autres, pour les excellents résultats qu'elle a obtenus entre 2007 et 2009 en matière d'efficacité et d'efficience.



Le Plan stratégique 2020

En décembre 2010, la STM a présenté un projet de plan de développement qui décrit la vision de l'entreprise et ses projets pour les dix prochaines années. Le Plan stratégique 2020 vise un transfert modal de 5 % des automobilistes vers le transport collectif lequel permettrait d'atteindre 540 millions de déplacements annuels sur les réseaux de la STM d'ici 2020, ce qui représente une hausse de l'achalandage de 40 %. La réalisation de ce Plan nécessitera des investissements estimés à 12 milliards \$. Pour y arriver, la STM mettra particulièrement l'accent sur le maintien et le renouvellement de ses actifs afin d'assurer la fiabilité et la sécurité de son réseau.

Afin d'augmenter l'offre de service, le plan vise également le développement de modes structurants de transport collectif comme le métro. Concrètement, le plan prévoit le remplacement du matériel roulant et le prolongement du réseau. La STM veut également développer son réseau de bus. Pour ce faire, elle compte entre autres bonifier les mesures préférentielles pour bus comme les voies réservées, assurer la mise en service d'un système de transport intelligent qui permettra notamment d'informer la clientèle et de gérer sa flotte en temps réel, ajouter plus de 400 bus et électrifier progressivement son réseau de surface ce qui permettra à l'entreprise de contribuer d'avantage à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de supporter le développement d'une filière industrielle canadienne liée aux véhicules électriques.

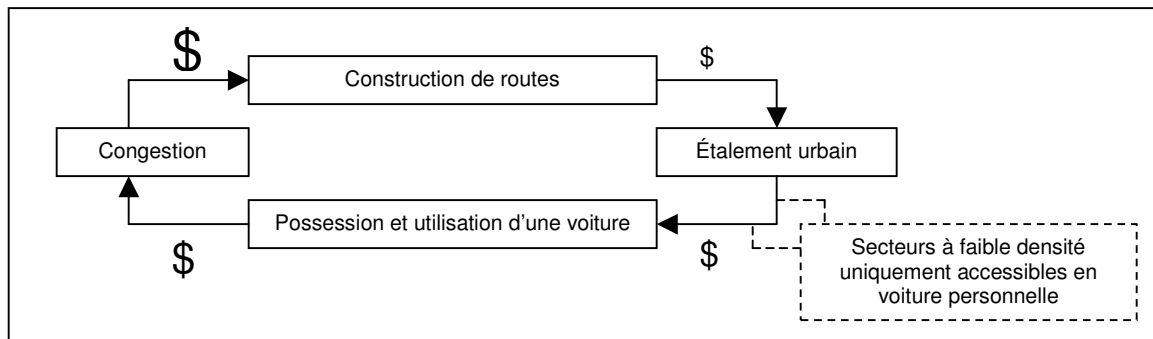
LES CENTRES URBAINS, MOTEURS ÉCONOMIQUES DU CANADA

Les villes sont le moteur de l'activité économique mondiale. Au Canada, plus de 80 % de la population vit dans les centres urbains. Or, les infrastructures jouent un rôle stratégique pour assurer l'efficacité et le développement économique des métropoles, particulièrement en matière de transport. Améliorer l'efficacité des déplacements équivaut à stimuler autant la production que la consommation. Il s'agit, en effet, d'un élément essentiel pour attirer des investissements privés alors que les entreprises sont dépendantes du réseau de transport en place pour les déplacements de leurs employés et le transport efficace des marchandises (Conference board, 2007). Les sociétés les plus riches sont aussi celles présentant la mobilité la plus forte (CCMM, 2010). À l'heure où la majorité des infrastructures de transport doivent être renouvelées, l'augmentation de la population dans les agglomérations urbaines provoque une pression accrue pour le développement de solutions de déplacement efficaces. Il est donc opportun d'investir en transport collectif.

Rappelons que le développement du réseau routier dans une région métropolitaine stimule l'étalement urbain, qui lui-même entraîne une hausse de la congestion et une demande accrue pour de nouvelles infrastructures qui exerceront une pression à long terme sur les finances publiques lorsque vient le temps de les entretenir. C'est d'ailleurs la situation observée actuellement dans la région métropolitaine de Montréal. Développées il y a une cinquantaine d'années, les infrastructures de transport montréalaises souffrent d'un déficit d'entretien alors que le réseau autoroutier continue de se développer.

En 2007, le coût de la congestion dans les 9 plus grandes villes canadiennes variait entre 2,3 milliards et 3,7 milliards -dollars de 2002- selon les différentes estimations (Conference board, 2007 et ATUQ, 2008). Pour leur part, les pertes économiques attribuées à la congestion à Montréal étaient estimées à près de 1,4 G\$ pour l'année 2003, soit 1,1 % du PIB régional (CCMM, 2010).

Le cercle de l'étalement urbain



«Bien que la congestion affecte négativement toute l'économie, certains secteurs d'activité sont particulièrement touchés. Les entreprises de camionnage à elles seules enregistrent des pertes annuelles liées à la congestion récurrente (pendant les heures de pointe) estimées à 80 millions \$ en 2009» (CCMM, 2010). Avec 1,2 millions de déplacements sur une base quotidienne, les clients de la STM sont autant de personnes réduisant la congestion routière, ce qui améliore les temps de déplacement des personnes et des marchandises.

Parce qu'il contribue à freiner l'étalement urbain et réduire la congestion, le transport collectif requiert moins de dépenses d'infrastructures - routes, ponts, aqueducs, égouts, éclairages, stationnements, etc. (ATUQ, 2008). De plus, la surface nécessaire pour le déplacement en voiture particulière est également très supérieure à celle que requiert le transport collectif. Les voitures occupent, à circulation équivalente, environ six fois plus d'espace de route qu'un bus. Dans un espace urbain limité, comme c'est le cas à Montréal et dans les autres grandes villes du pays, les solutions d'aménagement qui existent pour maintenir la fluidité des voitures, comme les autoroutes, les ponts, les tunnels ou les viaducs, deviennent alors extrêmement onéreuses (CCMM, 2010).

LE TRANSPORT COLLECTIF : UN CHOIX PAYANT

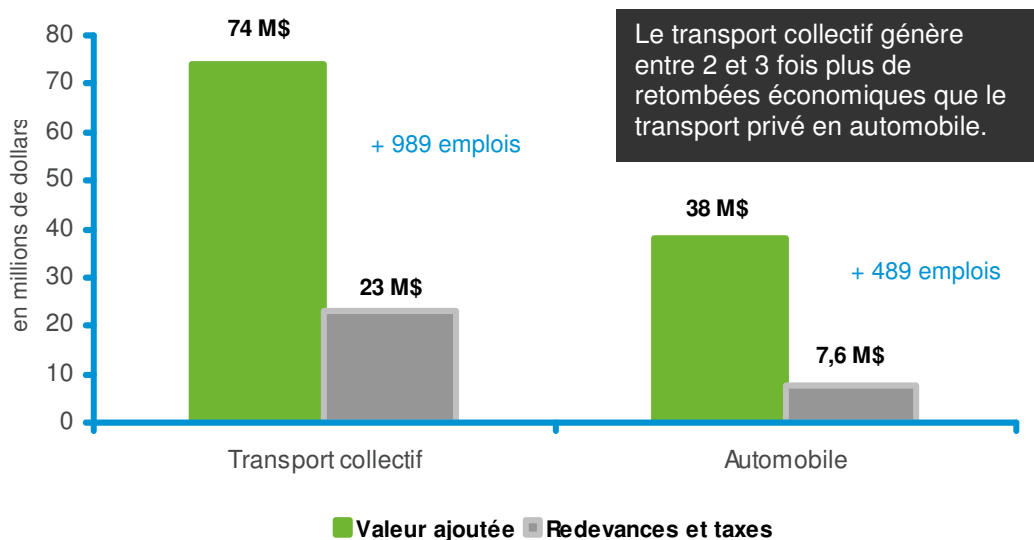
Le contexte actuel pousse les décideurs à faire des choix stratégiques afin de soutenir la reprise économique et d'assainir les finances publiques. Pour ce faire, les gouvernements doivent investir dans des secteurs d'activité favorisant cette reprise et générant richesse et emplois.

Le transport collectif est habituellement reconnu pour ses vertus sociales et environnementales. Il constitue une alternative abordable pour accéder aux services, aux biens de consommation, à l'éducation, à l'emploi, à la culture, à la santé et aux espaces de loisirs et est un outil incontournable dans la lutte aux changements climatiques. Cela dit, il représente également un important levier économique à forte valeur ajoutée.

Un investissement dans ce secteur génère plus d'emplois et de retombées que tout autre investissement dans le secteur des transports. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), les dépenses en immobilisation dans le transport collectif au Canada ont totalisé, au cours des huit dernières années 10 milliards \$ et 21 milliards \$ en retombées économiques. Cela s'explique en partie parce que le Canada compte plusieurs entreprises qui œuvrent dans ce secteur. « Comme le Canada est un exportateur de matériel de transport collectif, les investissements peuvent donc demeurer au Canada, créant ainsi des emplois indirects dans le secteur manufacturier et les industries connexes » (ACTU, 2010).

À l'échelle métropolitaine de Montréal, les autorités organisatrices de transport ont injecté, en 2009, 1,8 milliard \$ dans l'économie. Cela a généré une valeur ajoutée de 1,1 milliard \$ et des recettes totales de plus de 216 millions \$ pour le gouvernement du Québec et de près de 86 millions \$ pour le gouvernement fédéral. Le secteur du transport collectif montréalais soutient également plus de 14 000 emplois directs et indirects (CCMM, 2010). À elle seule, la STM a injecté 1,2 milliard \$ dans l'économie et supporte plus de 12 000 emplois directs et indirects. Les activités de la Société ont généré des recettes fiscales de 200 millions \$ pour le gouvernement provincial et de 83 millions \$ pour le gouvernement fédéral (ATUQ, 2010).

Retombées économiques d'un investissement de 100 M\$



Sources : ATUQ, 2009 et CCMM, 2010

POURSUIVRE SUR NOTRE LANCÉE

À l'instar de l'agglomération de Montréal et du gouvernement du Québec, les récents efforts du gouvernement fédéral pour supporter les transports collectifs comme les Fiducies d'investissement pour les transports en commun de 2006 et de 2008, le Fonds chantiers Canada, le Fonds de la taxe sur l'essence, le Programme de démonstration en transport urbain ou encore le programme Sûreté-Transit ont eu un impact positif significatif sur les activités de la STM et sur le service offert à la clientèle.

Cela dit, afin d'atteindre ses objectifs et participer pleinement au développement économique, la STM, comme les autres sociétés de transport du Canada, devra pouvoir compter sur le support de ses partenaires incluant celui du gouvernement fédéral. S'il est financé et réalisé dans son ensemble, **le Plan stratégique 2020 de la STM amènera annuellement, entre 2011 et 2020, la création de 4 300 emplois directs et indirects. De plus, en se basant sur les données de l'étude de la CCMM (2010), l'atteinte des objectifs du Plan entraînerait une valeur ajoutée à l'économie de 1,9 milliard \$ et permettrait une économie annuelle de 114 millions \$ liée à la réduction de la congestion.**

RECOMMANDATIONS

Un investissement en transport collectif génère des retombées importantes partout au Canada et permet la mise en place d'infrastructures de transport modernes et efficaces qui participent à améliorer la compétitivité et la vitalité des centres urbains. De plus, le développement des transports collectifs réduit la demande pour des infrastructures routières supplémentaires et encourage un mode de développement durable qui permettra aux villes, poumon économique du pays, de prospérer pour les décennies à venir sur le plan social, environnemental et économique.

- 1. Il est recommandé de créer un fonds national pour le transport collectif afin d'assurer un financement prévisible et à long terme des immobilisations.**
- 2. Le budget 2011 indique que le gouvernement déposera les mesures législatives pour rendre permanent l'investissement annuel de 2 milliards de dollars destiné au Fonds de la taxe sur l'essence. Il est recommandé que cette contribution soit également indexée sur une base annuelle.**
- 3. Le ministre des Transports de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada a affirmé qu'il va développer un programme d'infrastructures publiques à long terme qui se prolongera une fois que le plan Chantiers Canada sera terminé. Il est recommandé que les transports collectifs demeurent une catégorie éligible au financement fédéral.**

BIBLIOGRAPHIE

Association canadienne du transport urbain (ACTU). *L'impact économique des investissements dans le transport en commun : une enquête nationale*. 2010

Association du transport urbain du Québec (ATUQ). *Historique du financement des sociétés de transport en commun du Québec*. 2008.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ). *Les impacts économiques de la société de transport de Montréal*. 2010.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM). *Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal*. 2010.

Conference Board of Canada. *Sustainable Urban Transportation: A Winning Strategy for Canada*. 2007.