



C



Un acteur économique essentiel de la métropole

Les Montréalais : de grands utilisateurs du transport en commun !	1
Les ménages de Montréal dépensent 26 % de moins pour leurs déplacements	2
La congestion coûte cher aux entreprises	3
La STM profite... aux automobilistes !	4
La STM : un service essentiel	5
Le protocole de Kyoto	6
Un autobus transporte autant de passagers que 50 automobiles... et pollue jusqu'à 18 fois moins !	7
La STM responsable de... moins de 2 % de la pollution	8
La STM génère près d'un quart de milliard de dollars de gains pour les gouvernements	9
Les hausses de tarifs font chuter l'achalandage	10
Impact majeur d'un transfert de 15 % des déplacements vers l'auto !	11
Le transport en commun : une priorité pour les citoyens	12
Les activités de la STM : un bénéfice net de 2 milliards \$ pour la collectivité	13

Les Montréalais : de grands utilisateurs du transport en commun !

C1

La proportion des déplacements effectués en transport en commun est beaucoup plus élevée à Montréal et Toronto que dans les principales agglomérations américaines.

	<i>Région de Montréal</i>	<i>Région de Toronto</i>	<i>Principales villes USA*</i>
• Utilisation annuelle de l'automobile (kilomètres par habitant) ¹	4 746	5 680	11 155
• Déplacements annuels en transport en commun (moyenne par habitant) ¹	222	210	63
• Proportion des passagers-kilomètres réalisés par transport public ¹	13 %	15 %	3 %
• Densité urbaine ² (nombre d'habitants/hectare)	28	25	15

* Boston, Chicago, Denver, Detroit, Houston, Los Angeles, New York, Phoenix, Portland, Sacramento, San Diego, San Francisco et Washington – régions métropolitaines.

1. Raad and Kenworthy, *Alternatives Journal*, Vol. 24, No 1, hiver 1998.
2. *Demographia*, Wendell-Cox Consultancy, 2000.

C2 *Les ménages de Montréal dépensent 26 % de moins pour leurs déplacements*

Chaque ménage (famille) de Montréal dépense en moyenne **1 371 \$** de moins qu'un ménage vivant ailleurs au Québec, pour le transport.

À l'échelle de la Ville de Montréal, il s'agit d'une économie de **1,1 milliard \$**.

Cette situation bénéfique est directement reliée à l'utilisation beaucoup plus importante du transport en commun (STM) par les résidents de Montréal.

• *Dépenses annuelles par ménage (2000)*¹

	Transport	Consommation courante
Montréal	3 897 \$	31 455 \$
Ailleurs au Québec	5 268 \$	35 171 \$
Différence	1 371 \$	3 716 \$
	-26,0 %	-10,6 %

1. Direction de l'analyse économique et Direction du commerce, ministère de l'Industrie et du Commerce, 2001.

La congestion coûte cher aux entreprises

C3

La congestion routière a des impacts économiques majeurs pour les résidents de Montréal et pour les entreprises.

Aux États-Unis, les coûts attribuables à la congestion sont évalués **à 75 milliards \$ US¹** (soit plus de 1 % du P.I.B.).

- ✓ Los Angeles : **9 milliards \$ US**
- ✓ New York : **8 milliards \$ US**
- ✓ Federal Express et UPS rapportent que cinq minutes additionnelles de congestion par jour leur coûtent **40 M\$²** par année.

Pour la région de Montréal, des études récentes³ ont permis d'estimer le coût annuel, uniquement pour les entreprises, à quelque **600 M\$.**

Selon des analyses réalisées pour le ministère des Transports de l'Ontario, la congestion routière dans la région de Toronto coûtait environ aux entreprises **2 milliards \$ par année en perte de temps et de productivité** et cela principalement en raison des délais encourus lors de la livraison par camion.

1. Aldaron Inc., *Dollars and sense*, 1997.

2. *FTA 1996 Report*.

3. Notes d'allocation du ministre des Transports, David Collenette, Mars 2001.

C4

La STM profite... aux automobilistes !

Le transport en commun contribue fortement à limiter l'achalandage sur les routes et facilite la fluidité des déplacements. Il profite donc de façon importante à tous les citoyens de Montréal, même à ceux qui n'utilisent jamais les services de la STM.

Lors d'un sondage¹, **50 %** des répondants utilisant les services de la STM ont affirmé qu'ils auraient pu effectuer en automobile leur dernier déplacement en transport en commun...

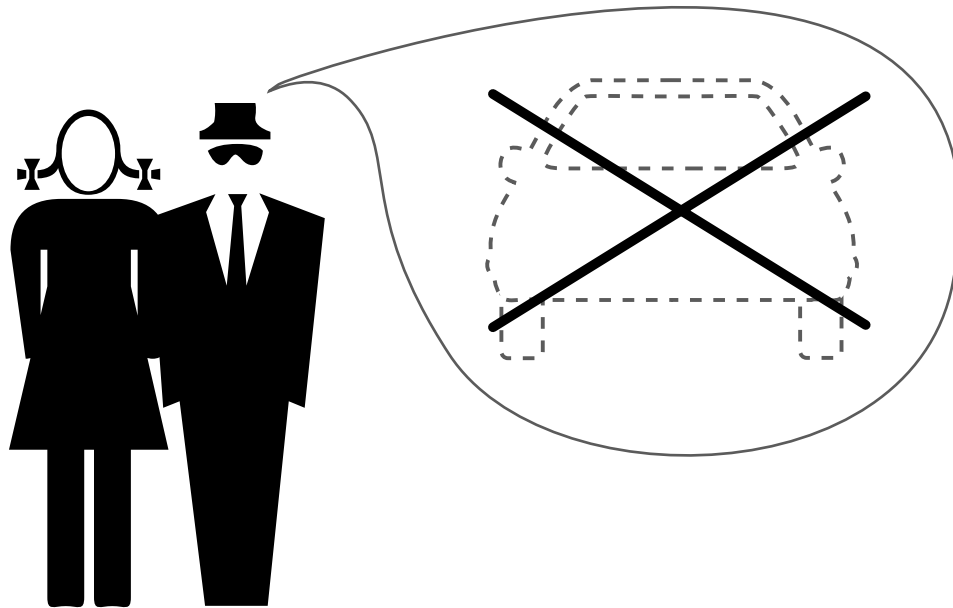
50 % des répondants (usagers de la STM ou automobilistes) estiment que le transport en commun est **un moyen efficace** pour réduire l'achalandage et la congestion sur les routes. Aussi, ils croient qu'il est **important** d'avoir un réseau efficace de transport en commun pour assurer l'essor économique de la région.

1. Saine marketing, *Sondage Image Perception*, janvier à mai 2002.

La STM : un service essentiel

C5

33 % des ménages résidant sur
le territoire de Montréal n'ont pas de voiture.¹
Pour la majorité de ces personnes,
la STM est un service essentiel.



Les personnes bénéficiant de l'aide sociale
font ***de 30 à 40 % moins*** de déplacements
que la moyenne des citoyens, mais utilisent
deux fois plus les transports en commun
pour leurs déplacements.

1. Enquête Origine-Destination 1998.

Le protocole de Kyoto, rédigé en 1997, est une entente internationale dont le but est de réduire la production des gaz à effet de serre (GES)¹ de 5 % par rapport au niveau mesuré en 1990. Jusqu'à maintenant, 75 pays, responsables de 36 % des émissions mondiales, l'ont ratifié. Les objectifs de réduction établis par chacun des pays participants devront être atteints et maintenus entre les années 2008 et 2012.

L'effet de serre est un phénomène naturel où l'atmosphère terrestre joue un rôle d'isolant, ce qui permet de maintenir une température terrestre moyenne de 15°C.

Les GES sont des gaz présents dans l'atmosphère qui ont la propriété de capter l'énergie solaire réfléchi par la Terre. Plus la concentration de ces gaz augmente dans l'atmosphère, plus celle-ci se réchauffe; ce qui accentue l'effet de serre et entraîne des conséquences désastreuses pour l'environnement et tout ce qui s'ensuit : vagues de chaleur plus intenses, plus fréquentes et plus longues, propagation de maladies tropicales, hausse du niveau de la mer et inondation des terres basses.

En termes de réchauffement de la planète, on estime qu'au cours des 130 dernières années, la température moyenne de la Terre a augmenté de 0,3°C. Mais, à cause de l'activité humaine qui engendre une augmentation de l'émission de ces gaz, on prévoit pour les années à venir une hausse de même niveau mais par décennie.



Pour le Canada², le défi est de taille car entre 1990 et 1999, les émissions de GES ont augmenté de 15 % et maintenant, on estime à 24 %, d'ici 2008, la réduction d'émission de ces gaz pour respecter l'entente.

Au Québec, en 1996, on évaluait que 37 % des émissions de GES provenaient de l'automobile alors que 34 % émanaient du secteur industriel et 29 % de sources diverses³.

En milieu urbain, le transport en commun est responsable de seulement 3 % des émissions de GES. Dans ce contexte, on comprend que le transport en commun aura un rôle important à jouer au cours des prochaines décennies en offrant une alternative valable au problème des GES.

1. Les principaux gaz visés par le protocole sont le dioxyde de carbone, l'oxyde nitreux, le méthane, les CFC (hydrofluorocarbones) et l'hexafluorure de soufre.

2. *Troisième rapport annuel du Canada sur les changements climatiques*, Gouvernement du Canada, janvier 2002.

3. Ministère de l'Environnement du Québec.

Un autobus transporte autant de passagers que 50 automobiles... et pollue jusqu'à 18 fois moins !

Une automobile circulant dans une ville canadienne transporte en moyenne 1,3 personne; un autobus aux heures de pointe transporte en moyenne 65 personnes. L'autobus transporte donc 50 fois plus de personnes qu'une automobile.

Un autobus émet davantage de polluants qu'une auto. Cependant, en considérant qu'il déplace en moyenne 65 personnes, il est, par passager,

de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile

• Émission de polluants

	Par véhicule		Par passager / véhicule		Proportion TEC/Auto
	Auto	Autobus	Auto	Autobus	
Oxyde d'azote (NO – gr/km)	1,12	8,97	0,86	0,13	1/6
Dioxyde de carbone (CO ₂ – gr/km)*	198	1 553	152	23,9	1/6
Hydrocarbures (parties/million)	18	50	13,8	0,76	1/18

* Principal responsable de l'effet de serre (couche d'ozone – réchauffement de la planète).

Source : Régie régionale de la Santé et des services sociaux de Montréal-Centre, *Pollution atmosphérique et impacts sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal*, mars 1998.

— Quant au métro, une seule rame transporte autant de personnes qu'une quinzaine d'autobus et ce, sans émission de polluants —

La STM responsable de... moins de 2 % de la pollution

*Le métro de Montréal, mû à l'électricité,
ne contribue pas à la pollution atmosphérique.*

*En assurant **26 %** des déplacements sur le territoire de Montréal,
les autobus de la STM sont responsables de moins de **2 %**
de la pollution, alors que l'automobile est responsable d'environ
50 % des émissions de gaz polluants.*

	% DES ÉMISSIONS	
	Auto	Transport en commun
Oxyde d'azote (NO)	41	2
Dioxyde de carbone (CO2)*	45	2
Hydrocarbures (HATP)	59	1

* Principal responsable de l'effet de serre (couche d'ozone – réchauffement de la planète).

Source : Régie régionale de la Santé et des services sociaux de Montréal-Centre, *Pollution atmosphérique et impacts sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal*, mars 1998.

*Sensible à la préservation de l'environnement,
la STM participe en 2002-2003 à un projet d'essai d'autobus
fonctionnant au Biodiesel.*

**C'est 150 Biobus qui sillonneront les rues de Montréal
jusqu'en mars 2003.**

La STM génère près d'un quart de milliard de dollars pour les gouvernements

C9

Selon les données émanant d'une étude effectuée en 1996 par le Bureau de la statistique du Québec, il ressort que les dépenses d'exploitation et d'investissement de la STM se traduisent en 2001 par l'équivalent de quelque 8 900 emplois directs (à la STM et chez ses fournisseurs) et de 11 600 emplois indirects additionnels (personnes-année).

Cette activité économique se solde par des gains de **239 millions \$** pour les divers paliers de gouvernement.

• Impact des dépenses d'exploitation et d'immobilisations de la STM (2001)

✓	Dépenses d'exploitation de la STM	691,2 M \$
✓	Dépenses d'immobilisations de la STM	50,8 M \$
✓	Rémunération (emplois directs) – avant impôts	449,8 M \$
<hr/>		
✓	Main-d'oeuvre directe employée à la STM et chez ses fournisseurs	8 900 pers.-année
✓	Main-d'oeuvre totale employée (directe et indirecte)	20 500 pers.-année
<hr/>		
✓	Revenus pour le gouvernement du Québec – Impôts, taxes diverses et parafiscalité	150,1 M \$
✓	Revenus pour le gouvernement du Canada – Impôts, taxes diverses et parafiscalité	89,2 M \$
✓	Revenus totaux des gouvernements	239,3 M \$

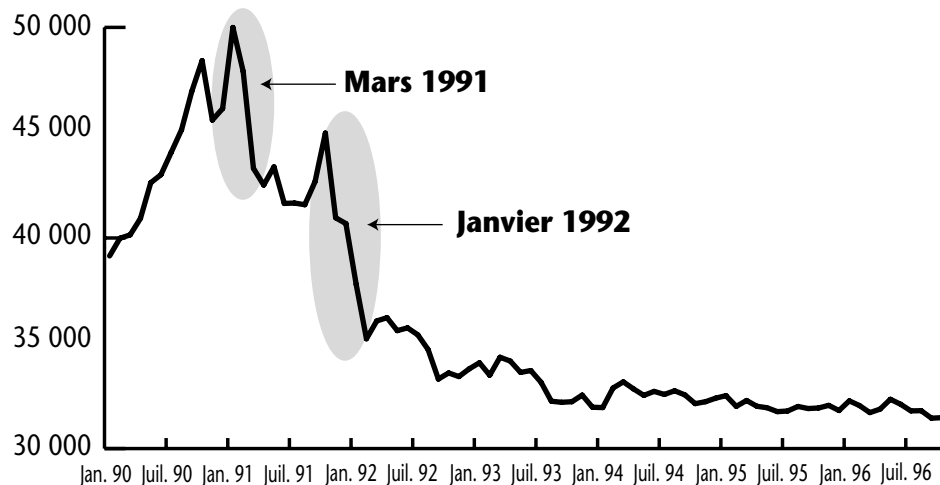
Les hausses de tarifs font chuter l'achalandage

Comme dans le cas de n'importe quel bien et service, la consommation de services de transport en commun est influencée par le niveau des prix. Cette influence a été clairement illustrée lors de l'introduction en 1990 de la carte régionale de transport qui donnait accès aux réseaux de la STM, de la STL et du RTL.

Après une forte progression du nombre de cartes régionales vendues tout au long de l'année 1990, la hausse du tarif de 42 \$ à 52 \$, le 1^{er} mars 1991, a eu un impact important sur le nombre d'utilisateurs de ce titre. La hausse de tarif à 69 \$, le 1^{er} janvier 1992, a de nouveau fait chuter les ventes.

Ces variations dans les ventes concordent avec de nombreuses études qui indiquent qu'une hausse de tarif de 10 % se solde par une diminution de l'achalandage se situant entre 2 et 5 %.

- ***Vente des cartes régionales de janvier 1990 à octobre 1996 (données désaisonnalisées)***



Impact majeur d'un transfert de 15 % des déplacements vers l'auto !

C11

Selon une étude faite en 1996, une hausse des tarifs de la STM de 60 % qui aurait alors fait passer la carte mensuelle (CAM) de 45 \$ à 72 \$, aurait généré 90 M \$ de revenus mais aurait fait chuter l'achalandage d'environ **15 %**.

Cette baisse d'achalandage aurait cependant été responsable d'au moins **150 M \$**¹ de coûts additionnels pour la société montréalaise.

<i>(en millions \$)</i>	<i>Coûts annuels</i>
Coût de la congestion automobile	56
Frais variables nets relatifs à l'utilisation d'une automobile	22
Frais variables pour les camionneurs	15
Frais de stationnement	12
Coûts sociaux des accidents de la route	12
Coût de la pollution atmosphérique	27
Coût de la pollution par le bruit	0,8
Coûts annuels totaux	148,8 M \$

Cette évaluation n'est que partielle. Les impacts sur l'emploi, les mouvements de population et l'économie locale, par exemple, ne sont pas considérés. Une telle situation inciterait sans doute plusieurs citoyens et entreprises à quitter Montréal, vers les zones résidentielles, commerciales ou industrielles de la périphérie.

Ces mouvements se répercuteraient sur les valeurs foncières et affecteraient l'assiette fiscale et les finances de la Ville.

1. ADEC Inc., *Évaluation des effets socio-économiques d'une variation tarifaire*, avril 1996.

C12 *Le transport en commun : une priorité pour les citoyens*

Qu'ils utilisent ou non le transport en commun, les résidents de Montréal reconnaissent la nécessité d'en assurer le développement. Des sondages, effectués auprès d'eux, ont nettement démontré qu'ils appuyaient l'investissement public dans le transport en commun¹.

Les répondants ont notamment évalué que le transport en commun était l'un des secteurs prioritaires qui devait faire l'objet d'investissements accrus de la part des municipalités. Ce soutien s'est d'ailleurs révélé aussi important chez les automobilistes que chez les clients de la STM.

<i>Services publics</i>	<i>Investir plus pour améliorer la qualité</i>	<i>Investir autant pour maintenir la qualité</i>	<i>Investir moins quitte à diminuer la qualité</i>
Réparation des rues	79 %	19 %	2 %
Eau potable	67 %	32 %	1 %
Transport en commun	59 %	38 %	3 %
Parcs et espaces verts	56 %	41 %	3 %
Service de police	50 %	45 %	5 %
Service des incendies	45 %	53 %	2 %
Déneigement des rues	44 %	53 %	3 %
Bibliothèques municipales	41 %	52 %	7 %
Loisirs municipaux	41 %	53 %	6 %
Collecte des ordures	32 %	64 %	4 %

*L'investissement dans le transport en commun demeure
une priorité pour la population.*

1. Saine Marketing, *Sondage Image Perception*, janvier à mai 2002.

C13

Les activités de la STM : un bénéfice net de 2 milliards \$ pour la collectivité

Si les clients de la STM se tournaient vers l'automobile, les coûts additionnels pour la société s'élèveraient à environ **3 milliards \$** annuellement, alors que les coûts du transport collectif sont de l'ordre de **0,8 milliard \$** (excluant les trains).

La principale source de coût est la congestion routière, avec près de 60 % des sommes en jeu, suivie des coûts d'utilisation de l'automobile (24 %)¹.

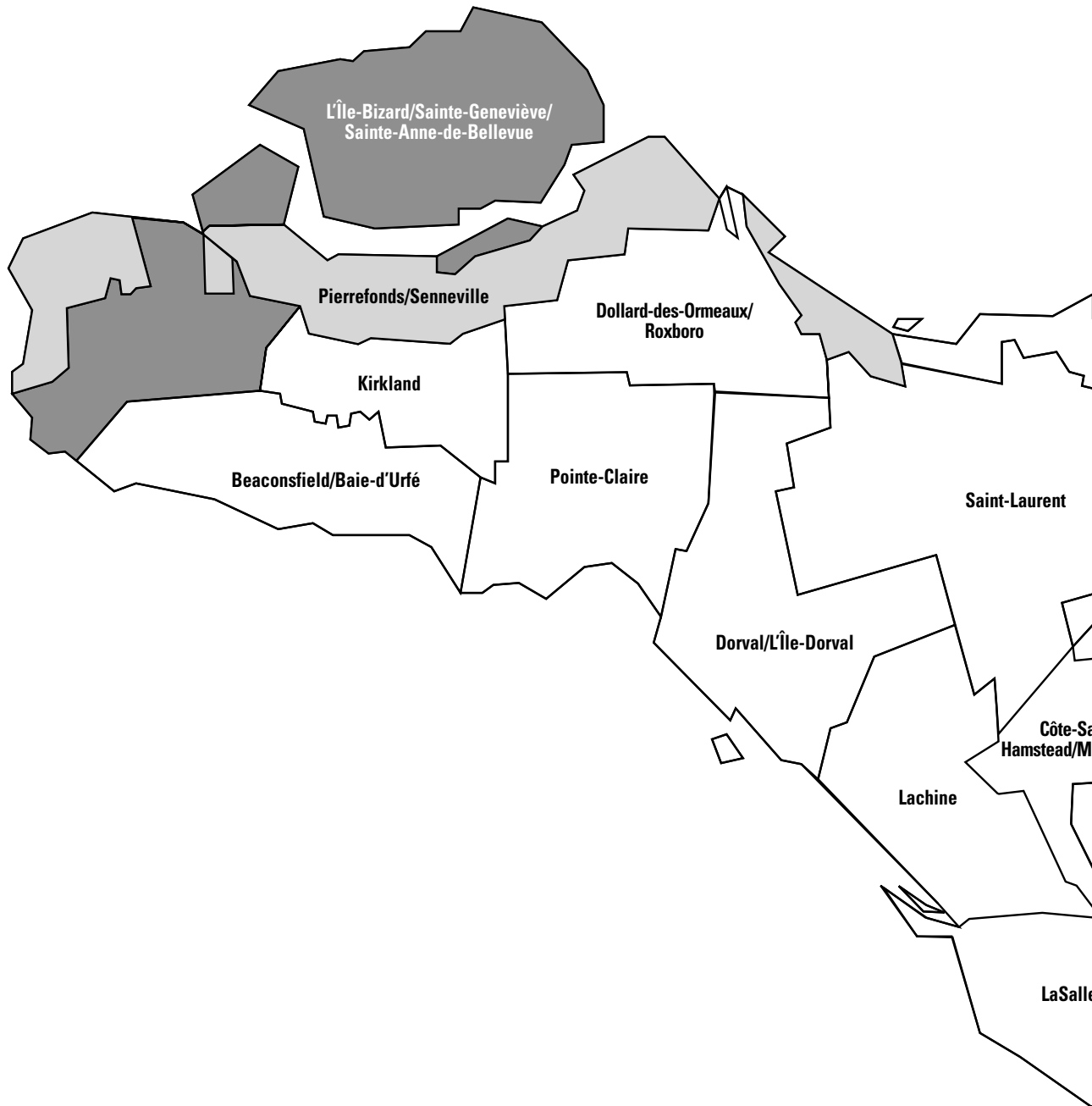
<i>Éléments de coûts</i>	<i>Coût additionnel (transfert de 100 % vers l'automobile)</i>	<i>Part du coût total</i>
Coût de la congestion routière – automobiles	1 350 M\$	47,2 %
Coût de la congestion routière – marchandises par camion	400 M\$	14,0 %
Frais variables relatifs à l'utilisation d'une automobile	700 M\$	24,5 %
Coût des accidents	165 M\$	5,8 %
Coût de la pollution de l'air	39 M\$	1,4 %
Coût du Service de police – Montréal	34 M\$	1,2 %
Coût du Service des incendies – Montréal	13 M\$	0,5 %
Stationnement (part non assumée par l'automobiliste)	160 M\$	5,6 %
Coût socio-économique total	2 860 M\$	100,0 %
Élimination des dépenses reliées au transport en commun	810 M\$	
Coût socio-économique total net	2 050 M\$	

Cette évaluation n'est que partielle, puisque les impacts sur l'emploi, les mouvements de population et l'économie locale, entre autres, ne sont pas considérés. De tels impacts provoqueraient l'exode de la population et des activités vers l'extérieur de Montréal.

En fait, si les clients de la STM utilisaient l'automobile, on pourrait remplir, pare-chocs à pare-chocs, une autoroute reliant Montréal à Gaspé !

1. Service de la planification financière et du budget de la STCUM, *Études d'impact socio-économique*, 1996.

ANNEXE 2 : Arrondissements de la Ville



le de Montréal

