

2023

IMPACTS ÉCONOMIQUES

ATUQ
ASSOCIATION DU
TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC



ÉTUDE SUR LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN MEMBRES DE
L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC

(DONNÉES DE 2022)

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Au quotidien, le transport collectif offre l'opportunité à des milliers de citoyens de se déplacer de manière accessible et économique en milieu urbain. Ce mode de transport répond à une large gamme d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Certes, il bénéficie aux utilisateurs, mais également à la collectivité dans son ensemble puisqu'il agit en tant que catalyseur économique et contribue à l'équité sociale. Ainsi, il participe au développement du tissu urbain des municipalités et génère un large éventail de bénéfices liés à l'environnement, à la santé, à la sécurité et à une multitude d'autres facteurs qui permettent d'améliorer la qualité de vie de la collectivité.

Les différents paliers gouvernementaux reconnaissent la valeur de ces impacts positifs en soutenant le maintien et le développement du transport collectif qui constitue également un important moteur d'activité économique pour l'ensemble de la province.

En 2022, conjointement, les 10 membres de l'ATUQ, neuf (9) sociétés/réseaux de transport et exo, ont permis à la population des zones desservies d'effectuer plus de 332,9 millions de déplacements (transport régulier et adapté). Pour desservir ces clientèles, ces organisations employaient 16 726 personnes (équivalent temps plein). Pour la même année, elles ont injecté 4,7 milliards \$ dans l'économie du Québec (4,4 milliards \$ hors amortissement et acquisition de terrains) soit 3,5 milliards \$ en dépenses d'exploitation (3,2 milliards hors amortissement) et 1,2 milliard \$ en dépenses d'immobilisations (1,1 milliard \$ hors acquisition de terrains).

IMPACTS ÉCONOMIQUES PROVINCIAUX

Selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, cette injection de 4,7 milliards \$ dans l'économie du Québec (4,4 milliards hors amortissement et acquisition de terrains) soutenait 28 322 emplois directs et indirects (années-personnes) et générait une valeur ajoutée de 3,8 milliards \$ (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 82%. Les activités des 10 membres de l'ATUQ ont également permis de générer des recettes fiscales de 589,6 millions \$ pour le gouvernement du Québec et de 205,1 millions \$ pour le gouvernement du Canada.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	2
2	IMPACTS ÉCONOMIQUES – CONCEPT ET LIMITES ET APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE	3
2.1	Modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec	3
2.1.1	Effets directs, indirects et totaux -- définition	3
2.1.2	Main-d'œuvre.....	4
2.1.3	Salaires.....	4
2.1.4	Valeur ajoutée.....	4
2.1.5	Revenus des gouvernements.....	4
2.2	Limites de l'étude	5
2.3	Approche méthodologique.....	5
3	DÉPENSES D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS	6
3.1	Dépenses d'exploitation.....	6
3.2	Dépenses d'immobilisations	7
4	IMPACTS ÉCONOMIQUES PROVINCIAUX	8
4.1	Impacts économiques -- dépenses d'exploitation	8
4.2	Impacts économiques -- dépenses d'immobilisations.....	9
4.3	Impacts économiques totaux.....	10
5	CONCLUSION	12

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 4-1	
DÉPENSES D'EXPLOITATION, ENSEMBLE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT – 2022	- 6 -
TABLEAU 4-2	
DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS, ENSEMBLE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT – 2022	- 7 -
TABLEAU 5-1	
IMPACTS ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉS 2022 – DÉPENSES D'EXPLOITATION	- 8 -
TABLEAU 5-2	
IMPACTS ÉCONOMIQUES GÉNÉRÉS 2022 – DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS	- 9 -
TABLEAU 5-3	
IMPACTS ÉCONOMIQUES TOTAUX 2022 DES NEUF SOCIÉTÉS DE TRANSPORT -- 2022.....	- 10 -

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'Association du transport urbain du Québec (ci-après « ATUQ ») regroupe les neuf sociétés de transport en commun du Québec, soit celles de Montréal, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay, Sherbrooke ainsi que exo (ci-après « AOT »). Conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, l'ATUQ est destinée principalement à fournir ou rendre accessibles aux AOT du Québec et aux autres organismes publics de transport en commun les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission. Plus spécifiquement, l'ATUQ cumule trois mandats. D'une part, l'association assure un soutien à l'acquisition et à la performance de véhicules et systèmes de transport. D'autre part, l'organisme facilite le partage des meilleures pratiques entre ses membres et procure un service de vigie. Finalement, l'Association facilite la concertation des membres et effectue des représentations afin de promouvoir le transport en commun et le positionnement de ses membres.

Les organismes membres de l'ATUQ répondent à la fois aux besoins en déplacements de la population vivant en milieux urbains et périurbains et assurent le transport des personnes à mobilité réduite.

Une des facettes du rôle de l'ATUQ consiste également à examiner l'impact des activités des AOT sur le développement durable et l'économie et en promouvoir les impacts. En 2023, l'ATUQ confiait à Abscisse Recherche le soin de procéder à une mise à jour de l'estimation des impacts économiques tributaires de l'activité de ses dix (10) membres au niveau provincial et régional. Une analyse d'impact économique s'intéresse à la hausse de l'activité économique tributaire d'injections de dépenses sur un territoire donné. 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.

Les résultats d'impacts économiques mesurés en 2018 montraient que les neuf (9) AOT, **excluant exo**, contribuaient:

- À soutenir 23 184 emplois directs et indirects (années-personnes);
- À générer une valeur ajoutée de 2,1 milliards \$;
- À transférer plus de 535 millions \$ en revenus gouvernementaux.

Ce rapport met en évidence l'agrégation des impacts économiques tributaires des activités des 10 membres de l'ATUQ. Le document présente successivement :

- Un rappel du concept des impacts économiques;
- Un sommaire des dépenses d'exploitation et d'immobilisations pour l'année 2022;
- Les impacts économiques provinciaux.

2 IMPACTS ÉCONOMIQUES – CONCEPT ET LIMITES ET APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Le concept d'impacts économiques est employé pour mesurer les différentes répercussions d'une dépense 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. La sommation de l'ensemble de ces répercussions 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.

2.1 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'échanges 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 s'appuie sur différentes prémisses :

- Il estime 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 précis;
- 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 des 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 une série de paramètres économiques dont les principaux sont la main-d'œuvre, les salaires, la valeur ajoutée, les fuites (importations) et les revenus gouvernementaux.

2.1.1 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.).

2.1.2 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).

2.1.3 Salaires

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

2.1.4 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'exploitation et d'immobilisations dans l'économie.

2.1.5 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
 - Droits d'accise
- Les parafiscalités
 - Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés :
 - Québécoise : RRQ, FSS, CSST
 - Fédérale : assurance-emploi.

Les taxes sur les produits estimées par le modèle sont rajustées pour tenir compte des remboursements du coût des intrants que reçoivent les secteurs productifs.

Les recettes des gouvernements (provincial et fédéral) inclus dans ce rapport sont brutes. En fait, ces rentrées fiscales ne considèrent pas les subventions que pourrait recevoir l'organisme de transport collectif. La prise en compte de ces subventions requerrait des informations allant au-delà d'une étude d'impact économique.

2.2 Limites de l'étude

Les informations présentées à l'intérieur de ce rapport illustrent exclusivement les impacts économiques attribuables aux dépenses de la société de transport. Par conséquent, les résultats ne prennent pas en considération les 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 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.).

2.3 Approche méthodologique

Le modèle intersectoriel de l'ISQ doit d'être « alimenté » par des informations financières pour une année donnée (dépenses d'exploitation 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 2022.

Dans cette perspective, Abscisse Recherche a développé un questionnaire commun destiné aux sociétés et aux réseaux de transport 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 désagrégées en principaux postes comptables;
- Les dépenses d'immobilisations désagrégées en principaux postes comptables;
- Les informations quantitatives et qualitatives des principaux fournisseurs.

En novembre 2023, l'ATUQ a transmis le questionnaire aux organismes de transport. Une fois le document complété, Abscisse Recherche a compilé et a soumis les résultats à l'ISQ pour fins de simulations des impacts économiques.

3 DÉPENSES D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

Cette portion du document rapporte successivement les dépenses d'exploitation et d'immobilisations réalisées par les 10 membres de l'ATUQ au cours de l'exercice financier 2022.

3.1 Dépenses d'exploitation

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

Le Tableau 4-1 présente ces montants répartis par grands postes de dépenses. Ainsi, pour 2022, les dépenses d'exploitation des sociétés de transport s'élevaient à 3,5 milliards \$ (3,2 milliards \$ sans l'amortissement).

Les salaires représentent 36% des coûts et les avantages sociaux, 11%. Ainsi, les dépenses reliées à la rémunération des salariés représentent 47% de l'ensemble de ses dépenses d'exploitation en 2022.

TABLEAU 4-1
Dépenses d'exploitation
ensemble des organismes de transport collectif – 2022
(en milliers \$)

Types de dépenses	En milliers \$	Part relative
Salaires	1 252 937,6	35,9%
Avantages sociaux	377 611,1	10,8%
Carburant	162 817,1	4,7%
Contrats de transport (autre que le transport adapté)	175 507,2	5,0%
Contrats de transport Trains (autre que le transport adapté)	50 650,3	1,5%
Contrats de transport adapté	138 007,3	4,0%
Honoraires et contrats professionnels	106 496,5	3,1%
Entretien et exploitation des véhicules	131 840,5	3,8%
Entretien et exploitation des bâtiments	61 457,8	1,8%
Contrats de services	56 572,3	1,6%
Taxes, assurances, immatriculation et permis	37 867,6	1,1%
Frais de financement	577 285,6	16,5%
Loyer	4 642,0	0,1%
Frais généraux	98 383,0	2,8%
Autres dépenses de fonctionnement	11 260,2	0,3%
Amortissement	245 087,2	7,0%
Total	3 488 423,2	100,0%

Source : Membres de l'ATUQ.

3.2 Dépenses d'immobilisations

Outre les dépenses d'exploitation, des sommes sont destinées à l'acquisition et au renouvellement d'équipements et de matériel (matériel roulant, infrastructures de transport, immeubles, systèmes informatiques, etc.). Ces dépenses d'immobilisations engendrent à leur tour des impacts économiques pour l'ensemble de l'économie québécoise.

Pour 2022, les dépenses d'immobilisations des sociétés membres de l'ATUQ totalisaient 1,2 milliard \$ (1,1 milliard hors acquisition de terrain). Le Tableau 4-2 présente la désagrégation de ce montant selon les principaux postes budgétaires inclus dans le questionnaire de 2022.

TABLEAU 4-2
Dépenses d'immobilisations
ensemble des organismes de transport collectif – 2022
(en milliers \$)

Types de dépenses	En milliers \$	Part relative
Matériel roulant (autobus, minibus, autres)	205 484,1	17,3%
Immeubles	403 291,4	33,9%
Infrastructures	424 408,2	35,7%
Acquisition de terrains	66 703,7	5,6%
Machinerie, outillage et équipement	14 995,2	1,3%
Logiciel et équipement informatique	37 842,8	3,2%
Ameublement	6 225,9	0,5%
Autres dépenses d'immobilisations	29 436,2	2,5%
Total	1 188 387,5	100,0%

Source : Sociétés de transport membres de l'ATUQ.

4 IMPACTS ÉCONOMIQUES PROVINCIAUX

Cette section présente les impacts économiques provinciaux des sociétés de transport du Québec. Elle traite tour à tour des impacts économiques attribuables aux :

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

4.1 Impacts économiques -- dépenses d'exploitation

Le Tableau 5-1 illustre l'impact économique des dépenses d'exploitation de 3,5 milliards \$ (3,2 milliards \$ excluant l'amortissement) injectées dans l'économie du Québec en 2022.¹

TABLEAU 5-1
Impacts économiques générés
par les dépenses d'exploitation 10 organismes de transport collectif -- 2022
(en milliers \$ sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	En milliers \$	%	En milliers \$	%	En milliers \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	16 776	72,9%	6 234	27,1%	23 010	100%
Salaires	1 252 939	77,3%	367 354	22,7%	1 620 293	100%
Valeur ajoutée	2 465 118	77,6%	709 996	22,4%	3 175 114	100%
Revenus du gouvernement du Québec	141 426	76,5%	43 459	23,5%	184 885	100%
Parafiscalité québécoise	223 526	78,5%	61 281	21,5%	284 807	100%
Revenus totaux gouvernement du Québec	364 952	77,7%	104 740	22,3%	469 692	100%
Revenus du gouvernement du Canada	96 156	76,2%	30 083	23,8%	126 239	100%
Parafiscalité fédérale	29 047	78,5%	7 966	21,5%	37 013	100%
Revenus totaux gouvernement du Canada	125 203	76,7%	38 048	23,3%	163 251	100%

Source : Institut de la statistique du Québec, 2023 – Compilation spéciale.

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 469,9 millions \$.

Selon les résultats du modèle, les effectifs de main-d'œuvre qui ont été soutenus par les dépenses d'exploitation sont évalués au niveau direct à 16 776 années-personnes et au niveau indirect à

¹ Suite à un changement d'approche de la part de l'ISQ en 2023, le modèle intersectoriel de l'ISQ inclut les dépenses d'amortissement dans les effets sur la demande finale. Cependant, cette approche ne génère aucun impact économique direct ou indirect en termes d'emplois soutenus, de masse salariale et de retombées fiscales. La seule modification est liée à la valeur ajoutée qui est augmentée d'exactement le montant de l'amortissement.

6 234 années-personnes pour un total de 23 010. Par conséquent, 73% des emplois sont de source directe. La masse salariale totale impliquée atteignait 1,6 milliard \$, dont 1,3 milliard \$ au niveau direct et 0,37 milliard \$ au niveau des effets indirects (diffusion dans l'économie).

La valeur ajoutée totale a atteint 3,2 milliards \$ en 2022. Pour chaque dollar créé en valeur ajoutée provenant des effets directs, ce sont 29 cents qui sont générés en effets indirects (0,71 milliard \$ indirects/2,47 milliards \$ directs = 0,29). Il s'agit donc de tous les effets supplémentaires de la dépense initiale engendré par les 10 organismes de transport collectif sur l'économie du Québec.

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 est de 91%. Les recettes fiscales incluant la parafiscalité générée pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées respectivement à 0,47 milliard \$ et à 0,17 milliard \$.

4.2 Impacts économiques -- dépenses d'immobilisations

Le Tableau 5-2 présente pour sa part, les impacts économiques générés par les dépenses d'immobilisations.

TABLEAU 5-2
Impacts économiques générés
par les dépenses d'immobilisation des 10 organismes de transport collectif -- 2022
(en milliers \$ sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	En milliers \$	%	En milliers \$	%	En milliers \$	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	3 210	60,4%	2 102	39,6%	5 312	100%
Salaires	261 500	66,5%	131 877	33,5%	393 377	100%
Valeur ajoutée	393 604	61,2%	249 808	38,8%	643 412	100%
Revenus du gouvernement du Québec	31 979	68,6%	14 633	31,4%	46 612	100%
Parafiscalité québécoise	51 236	69,9%	22 104	30,1%	73 340	100%
Revenus totaux gouvernement du Québec	83 215	69,4%	36 737	30,6%	119 952	100%
Revenus du gouvernement du Canada	23 412	69,9%	10 070	30,1%	33 482	100%
Parafiscalité fédérale	5 310	63,1%	3 103	36,9%	8 413	100%
Revenus totaux gouvernement du Canada	28 722	68,6%	13 173	31,4%	41 896	100%

Source : Institut de la statistique du Québec, 2023 – Compilation spéciale.

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 448,0 millions \$.

Au total, les dépenses d'immobilisations ont soutenu un total de 5 312 emplois en 2022 pour une masse salariale totale de 393,4 millions \$. La valeur ajoutée atteint 643,4 millions \$ tandis que les recettes

fiscales des gouvernements du Québec et du Canada s'établissent à 161,8 millions \$ pour la même année.

L'effet multiplicateur de la dépense initiale (effets directs / effets indirects) s'établit à 0,63 (249,8 millions \$ / 393,6 millions \$). En somme, chaque dollar d'effet direct générera un effet supplémentaire de 0,63 \$. L'ampleur du contenu québécois atteint 57% (643,4 millions \$ / 1,1 milliard \$ = 0,57).

4.3 Impacts économiques totaux

Le Tableau 5-3 additionne les impacts économiques attribuables aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations (hors amortissement et acquisition de terrains). Au total, les 10 organismes de transport collectif membres de l'ATUQ ont injecté 4,7 milliards \$ dans l'économie québécoise en 2022 (4,4 milliards \$ hors amortissement et acquisition de terrains).

TABLEAU 5-3
Impacts économiques totaux des 10 organismes de transport collectif -- 2022
(en milliers \$ sauf pour la main-d'œuvre exprimée en années-personnes)

Variables	Effets directs		Effets indirects		Effets totaux	
	En milliers \$	%	En milliers \$	%	En milliers	%
Main-d'œuvre (années-personnes)	19 986	70,6%	8 336	29,4%	28 322	100%
Salaires	1 514 439	75,2%	499 230	24,8%	2 013 670	100%
Valeur ajoutée	2 858 722	74,9%	959 805	25,1%	3 818 526	100%
Revenus du gouvernement du Québec	173 405	74,9%	58 092	25,1%	231 497	100%
Parafiscalité québécoise	274 762	76,7%	83 385	23,3%	358 147	100%
Revenus totaux gouvernement du Québec	448 167	76,0%	141 477	24,0%	589 644	100%
Revenus du gouvernement du Canada	119 568	74,9%	40 153	25,1%	159 721	100%
Parafiscalité fédérale	34 357	75,6%	11 069	24,4%	45 426	100%
Revenus totaux gouvernement du Canada	153 925	75,0%	51 222	25,0%	205 147	100%

Source : Institut de la statistique du Québec, 2023.

Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 917,9 millions \$.

Au total, les activités des sociétés de transport sont responsables de 19 986 emplois directs et 8 336 emplois indirects. Ses activités contribuent à générer une valeur ajoutée de 3,8 milliards \$ en 2022. La proportion de contenu québécois globale atteint 83%. Au niveau provincial, ces dépenses permettent des revenus fiscaux de 589,6 millions \$ au niveau provincial et de 205,1 millions \$ au niveau fédéral.

En somme, à l'échelle provinciale, les activités des 10 organismes de transport collectif membres de l'ATUQ soutiennent 28 322 emplois représentant une masse salariale de 2,0 milliards \$ et une valeur ajoutée de 3,8 milliards \$. Les revenus des gouvernements tirés de ces activités s'établissent pour leur part à 794,8 millions \$ (589,6 millions \$ au gouvernement provincial et 205,1 millions \$ au gouvernement fédéral).

5 CONCLUSION

Le transport collectif offre l'opportunité à des milliers de citoyens de se déplacer au quotidien de manière accessible et économique en milieu urbain. Ce mode de transport répond à une large gamme d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Il bénéficie certes aux utilisateurs, mais également à la collectivité dans son ensemble puisqu'il agit en tant que catalyseur économique et contribue à l'équité sociale. Ainsi, il participe au développement du tissu urbain des municipalités et génère un large éventail de bénéfices liés à l'environnement, à la santé, à la sécurité et à une multitude d'autres facteurs qui permettent d'améliorer la qualité de vie de la collectivité.

Les différents paliers gouvernementaux reconnaissent la valeur de ces impacts positifs en soutenant le maintien et le développement du transport collectif. Le transport collectif constitue également un important moteur d'activité économique pour l'ensemble de la province.

En 2022, les 10 organismes de transport collectif membres de l'ATUQ employaient 14 877 personnes (équivalent temps plein) et ont assuré 327,3 millions de déplacements réguliers et plus de 6,7 millions de déplacements en transport adapté. Pendant la même année, ils ont injecté 4,7 milliards \$ dans l'économie (4,4 milliards \$ hors amortissement et acquisition de terrains), soit 3,5 milliards \$ consacrés à l'exploitation (3,2 milliards \$ hors amortissement) et 1,2 milliard \$ destinés à l'acquisition d'actifs (1,1 milliard \$ hors achats de terrains).

IMPACTS ÉCONOMIQUES PROVINCIAUX DE NEUF SOCIÉTÉS DE TRANSPORT MEMBRES DE L'ATUQ

Sur la base de l'année financière 2022, au niveau provincial, les activités des sociétés de transport sont responsables :

- Du soutien de 28 322 emplois (années-personnes);
- D'une contribution au PIB du Québec de plus de 3,8 milliards \$ et;
- De revenus totaux pour les gouvernements du Québec et du Canada de 794,8 millions \$.

AUTRES CONSIDÉRATIONS

Les informations contenues à l'intérieur de ce rapport illustrent exclusivement les retombées économiques attribuables aux organismes de transport collectif. Les résultats présentés ne prennent pas compte des autres bénéfices économiques attribuables aux activités de transport en commun (externalités positives).