

Les arguments économiques à l'appui du transport collectif au Canada

Les réseaux de transport en commun dépensent chaque année au Canada plus de 4 milliards de dollars pour leurs services et infrastructures—un investissement considérable aux retombées économiques encore plus importantes.

Les secteurs public et privé reconnaissent tout ce que fait le transport en commun pour améliorer notre économie et rendre nos villes plus compétitives. De récentes études à ce sujet nous aident à mieux le comprendre et permettront aux pouvoirs publics à tous les échelons de prendre des décisions d'investissement plus éclairées dans le domaine du transport en commun.

La nature des avantages économiques du transport en commun

On connaît bien nombre des avantages du transport en commun : réduction de la congestion et de la pollution atmosphérique, par exemple, ou facilitation des déplacements vers le travail ou les études. D'autres avantages sont moins évidents et plus complexes, tels que l'influence sur la valeur immobilière et les retombées économiques dans des secteurs particuliers.

Voici certains des avantages les plus courants de l'investissement dans le transport en commun :

- **Stimulation de l'économie** par le biais des chaînes d'approvisionnement industriel, de l'exploitation, de la recherche et de la création de produits;
- **Plus grande mobilité de la main-d'oeuvre** pour de nombreux secteurs de l'économie et surtout pour les commerces et entreprises des zones centrales;
- **Plus grande mobilité personnelle** pour des millions de gens qui choisissent de ne pas conduire ou qui ne peuvent compter sur l'automobile pour avoir accès au travail, aux magasins, aux soins de santé ou autres services;
- **Avantages pour la santé publique et la sécurité** provenant notamment de la réduction de la pollution atmosphérique et des accidents de la route.

Les villes qui grandissent et qui investissent de différentes manières dans le transport en commun en récoltent d'énormes bienfaits, sous forme notamment de **retombées dans le secteur immobilier** à cause d'une plus grande accessibilité aux terres qui fait augmenter les valeurs résidentielles et commerciales. Une autre retombée est la réduction du temps perdu et **des coûts dus à la congestion**, surtout dans les localités où les embouteillages sont fréquents.

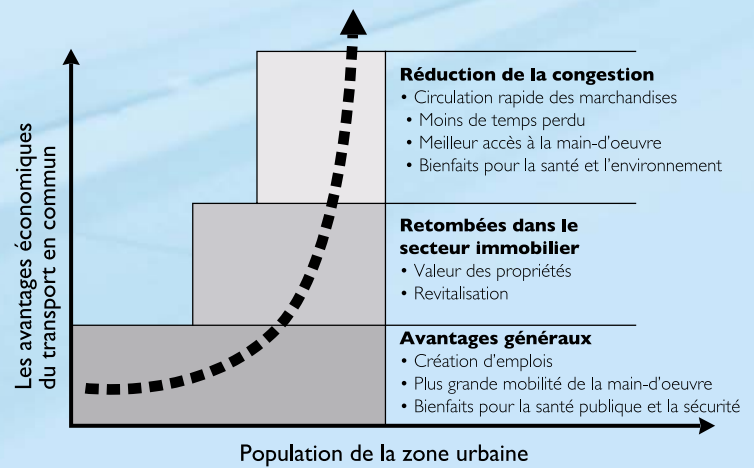
La Figure 1 illustre l'accumulation des bienfaits du transport en commun au fur et à mesure qu'une ville grandit. Ce qui est représenté est un cadre conceptuel et non une courbe des coûts-avantages. Plus les avantages sont élevés dans l'échelle, plus ils peuvent exiger des investissements importants. Par exemple, les retombées dans le secteur immobilier seront vraisemblablement plus considérables dans les villes qui investissent dans des réseaux de transport en commun rapides tels que les métros, les trains légers ou les voies rapides réservées aux autobus. Le Canada ne cesse de s'urbaniser et nos villes s'engagent dans cette voie. Celles qui continuent à investir dans le transport en commun ne manqueront pas d'en récolter les avantages plus tard.



Le Transport en Commun

Figure 1

Les avantages économiques du transport en commun



Note: Le présent exposé s'inspire d'un rapport spécial de recherche portant le même titre, publié en 2003 par l'Association canadienne du transport urbain, la Fédération canadienne des municipalités et Moving the Economy. Pour en acheter un exemplaire, veuillez visiter www.cutactu.ca ou appeler au (416) 365-9800 x113.



Canadian Urban Transit Association
Association canadienne du transport urbain



Le Transport en Commun

L'efficacité et autres avantages pour les économies urbaines

Les études le confirment systématiquement : le transport en commun est plus efficace que le transport par automobile. Deux publications récentes apportent des faits irréfutables :

- Selon une étude internationale, le coût moyen du kilomètre-passager dans cinq grandes villes canadiennes (Montréal, Toronto, Ottawa, Vancouver et Calgary) s'élève à 0,12 \$ dans le cas du transport en commun et à 0,46 \$ dans le cas de l'automobile—une économie de 74 %.^a
- Selon une analyse effectuée pour le compte du gouvernement fédéral, le coût marginal social du transport en commun s'élève à 0,30 \$ le kilomètre-passager, comparativement à 0,46 \$ pour le transport par automobile—démontrant que le transport en commun est un moyen beaucoup moins cher de répondre à la demande grandissante en transport.^b

L'efficacité du transport en commun a d'immenses conséquences pour nos grandes villes. Une étude visant une douzaine de villes dans le monde a dégagé une corrélation entre l'achalandage élevé du transport en commun et la réussite commerciale générale et un niveau de vie élevé.^c La même étude révèle que les réseaux de transport des grandes villes canadiennes et européennes, où le transport en commun occupe une place importante, sont plus efficaces que ceux des grandes villes américaines—consommant un peu plus de 7 % du produit régional brut, contre presque 13 % dans ces dernières.

Les incidences de ces faits ne se limitent pas à la simple réalisation d'économies. L'efficacité accrue des réseaux de transport nous permet d'orienter les ressources publiques et privées vers d'autres besoins tels que l'éducation ou la santé, et il en résulte une meilleure qualité de vie et une plus grande compétitivité économique.

La création d'emploi et retombées connexes

Les réseaux canadiens de transport en commun emploient plus de 40 000 Canadiens, soit des effectifs comparables à ceux de nos secteurs de la radiodiffusion, de la publicité ou de l'extraction pétrolière. Leur masse salariale de 2,1 milliards de dollars—représentant deux tiers des budgets de fonctionnement au Canada pour le transport en commun—alimente les économies locales et crée des emplois directs et indirects.^e

Que l'investissement dans le transport en commun peut créer des emplois est une certitude pour le Conseil du Trésor de la Colombie-Britannique, qui a bien vu que les sommes consacrées au transport en commun sont plus efficaces économiquement pour la création d'emplois que les sommes consacrées aux autres modes de transport. On a estimé là-bas que un million de dollars consacré au transport en commun crée en moyenne 21,4 nouveaux emplois, comparativement à 7,5 dans le secteur de l'automobile et seulement 4,5 dans celui du pétrole.^f



LRT d'Edmonton

Mesurer les coûts et les avantages du transport en commun

Transports Canada a créé un modèle informatique permettant d'évaluer les coûts et avantages relatifs des projets de transport en commun. Trois études de cas ont été utilisées pour faire la démonstration initiale du modèle :

- Améliorations proposées des services réguliers de transport en commun à Kelowna
- Exploitation d'un train léger le long de l'avenue Spadina à Toronto
- Projet de réseau d'autobus rapide à Winnipeg

Pour l'évaluation de ces cas, le modèle a quantifié les divers effets de la congestion (p. ex., durée des déplacements, sécurité routière, réduction des coûts et des émissions) ainsi que les bienfaits pour la mobilité des personnes à faibles revenus.

Les ratios avantages-coûts des trois cas étaient respectivement 1,4, 1,7 et 2,1—ce qui veut dire que les avantages économiques des projets de transport en commun dépassaient les coûts de ces projets de 40 à 110 %. On a calculé que les projets produiraient des avantages économiques totalisant presque 500 millions \$, contre un coût de moins de 220 millions \$.^d

L'accès à l'emploi

Selon le Recensement canadien de 2001, environ 10 % des Canadiens—plus de 1,4 million de personnes—empruntent le transport en commun pour aller au travail. Dans nos grandes villes, le chiffre grimpe à 22 %.^g Les employeurs sont de plus en plus nombreux à reconnaître le lien entre l'accès au transport en commun et la viabilité fondamentale de leurs entreprises. Les usines, les centres d'appels et les établissements du secteur du tourisme surtout comptent sur le transport en commun pour offrir à leurs travailleurs un moyen de déplacement sûr, économique et fiable.

Dans les centres-villes des grands centres d'affaires tels que Toronto, Montréal et Vancouver, le transport en commun est le seul mode de transport pratique pour beaucoup de travailleurs à cause de la congestion, des restrictions sur les places de stationnement et du prix de celles-ci. En effet, les liens entre la croissance de l'emploi dans les centres-villes et les taux d'achalandage du transport en commun montrent que ces réseaux sont d'importants moteurs de croissance dans nos zones centrales congestionnées.

Le transport en commun permet également aux jeunes et aux petits salariés d'avoir accès aux emplois du secteur du tourisme. C'est ce que l'on constate dans des villes telles que Vancouver, Victoria, Calgary, Toronto, Niagara Falls et Halifax. Dans la région de Niagara, ce secteur avait tellement besoin de travailleurs qu'il a commandé un service spécial de transport en commun pour aller les chercher jusque dans les collectivités avoisinantes. Les réseaux de transport urbain de Welland, St. Catharines et Niagara Falls examinent un service intermunicipal qui permettrait de répondre à ce besoin.

La réduction des embouteillages

Les embouteillages entraînent un coût économique certain. Le travail de modélisation effectué pour la région du Grand Toronto révèle que s'il n'y a pas d'autres investissements dans le transport en commun, la durée d'un déplacement quotidien ordinaire pourrait augmenter de 50 % d'ici à 2021.^h C'est l'équivalent d'environ 28 millions de dollars de plus par jour en coûts dus à la congestion, ou 7 milliards de dollars par année.

Vous irez loin



Les marchandises aussi sont exposées aux embouteillages, et les effets toujours plus importants de la congestion inquiètent de plus en plus les associations commerciales canadiennes qui craignent pour la compétitivité internationale de leurs membres. Selon certaines estimations, les coûts dus à la congestion assumés par les industries du transport des marchandises à Toronto, Montréal, Ottawa et Vancouver et sa région totalisent plus de 3 milliards de dollars par année.

La productivité personnelle

Beaucoup d'usagers du transport en commun profitent de leur temps à bord pour faire des choses utiles. Certains se détendent en lisant, d'autres s'occupent de tâches de dernière minute : appeler quelqu'un, lire un rapport ou même vérifier le courrier électronique. Les modèles de Transports Canada tiennent compte de ces activités et en défalquent la valeur (25 %) des coûts du temps de déplacement.ⁿ

C'est ainsi que si l'on prend le nombre d'usagers du transport en commun à Vancouver, Toronto et Montréal, mais en utilisant l'estimation la moins élevée du nombre de personnes qui travaillent à bord (5 % plutôt que 25 %), on obtient quand même des gains de productivité évalués à 33 millions de dollars par année.



Développement autour des stations de métro à Toronto

Augmentation de la valeur des propriétés

Dans des douzaines d'études aux États-Unis, on a comparé la valeur de propriétés situées près des stations de transport en commun rapide à la valeur de propriétés semblables dans d'autres secteurs. Dans presque toutes ces études, on conclut que la proximité à des services de transport en commun de qualité fait augmenter la valeur des propriétés.

Selon des études menées à Vancouver, Scarborough et Calgary, la valeur des propriétés augmente lorsque celles-ci sont situées près des métros et des trains de banlieue. Une étude détaillée menée par des chercheurs de l'Université de Toronto a révélé que les maisons situées près d'une station de métro valaient 4 000 \$ de plus que les autres maisons du secteur parce qu'elles présentaient une meilleure accessibilité.^o

Avantages pour les commerçants

Une plus grande affluence de la clientèle est ce que les commerçants peuvent attendre du transport en commun. Les locaux commerciaux aménagés de manière à s'intégrer aux installations adjacentes de transport en commun assurent l'accès à une clientèle nombreuse et fidèle sans qu'il soit nécessaire de construire de coûteuses installations de stationnement.

Les commerces de la zone centrale des grandes villes comptent souvent sur les services de transport en commun pour leur acheminer la majorité de leurs clients, et selon une enquête effectuée à Ottawa, plus du tiers des usagers du transport en commun affirmaient que les circuits d'autobus influençaient leur choix de magasins.^p



La station du Transitway au centre commercial St. Laurent à Ottawa

« La congestion croissante entrave la compétitivité de l'économie et la qualité de vie des centres urbains du Canada. En outre, elle nuit à l'investissement car l'accès aux routes et aux transports publics sont des facteurs clés qui sous-tendent les décisions des entreprises en matière d'emplacement et d'expansion. [...] le renforcement et l'expansion des réseaux de transport public, en plus de diminuer la congestion, contribuent à la salubrité de l'environnement, au contrôle de la croissance urbaine et ont des retombées positives sur le plan économique. »

- Chambre de commerce du Canada ⁱ

« L'Ontario étant une province commerçante, il est essentiel que toutes ses régions soient dotées des routes et des services de transport en commun qui nous permettront de nous engager résolument dans les entreprises de demain. »

- Chambre de commerce de Windsor ^j

« On a calculé que les embouteillages dans le Grand Montréal coûtent plus de 500 millions de dollars par année aux usagers de la route. »

- KPMG Consulting LP ^k

« La congestion routière attribuable à l'usage accru de l'automobile pour les déplacements quotidiens et des véhicules commerciaux pour le transport des marchandises rend la région moins attrayante aux commerces et entreprises ainsi qu'aux ménages. »

- York Region ^l

« Les commerces et entreprises ont dit clairement que les priorités en matière de transport étaient importantes. Ils voulaient surtout des services de transport en commun et des milieux accueillants pour les piétons afin que les travailleurs et les clients puissent avoir accès à leurs établissements. »

- Chambre de commerce du Grand Victoria ^m

Bienfaits pour la santé publique et la sécurité

L'air pur est une grande question de santé publique au Canada et les véhicules sont l'une des principales causes de la mauvaise qualité de l'air dans nos villes. Le transport en commun peut améliorer la qualité de l'air en offrant à la place de l'automobile un moyen de déplacement qui est éconergétique et qui produit moins d'émissions. De plus, le transport en commun peut aider à limiter les coûts économiques de la pollution atmosphérique — les milliards de dollars que coûtent chaque année les soins de santé, la perte de productivité, la souffrance et les décès.

Par ailleurs, le transport en commun aide concrètement à améliorer la sécurité routière au Canada, car son taux de collisions mortelles par kilomètre-passager est environ un vingtième de celui de l'automobile. En 1998, les coûts économiques des accidents de la route au Canada étaient estimés à 10,5 milliards de dollars pour les dépenses en soins médicaux, la perte de productivité, les dommages matériels et aussi les souffrances et douleurs et les pertes humaines.⁹ Sans les services de transport en commun, il y aurait au Canada, chaque année, à peu près 150 collisions mortelles de plus et 11 000 collisions avec blessures de plus, dont le coût pour l'économie s'élèverait à au moins 1,1 milliard de dollars.



Photos permission de la Toronto Transit Commission

Textes de référence

- a) J. Kenworthy et F. Laube, *The Millennium Cities Database for Sustainable Transport*, Union internationale des transports publics (UITP), cité par le Centre pour le transport durable dans le *Bulletin du transport durable* no 7, 2002
- b) HLB Decision Economics pour le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, Proposition sur la valeur de l'investissement, des subventions et de la participation fédérale dans les transports publics, 2001
- c) J. Kenworthy et al. pour la Banque mondiale, *Indicators of Transit Efficiency in 37 Global Cities*, 1997
- d) HLB Decision Economics en collaboration avec ICF Consulting et PB Consult pour Transports Canada, *Cadre et modèle d'analyse des coûts-avantages pour l'évaluation des investissements dans le transport en commun et le réseau routier*, 2002
- e) Transports Canada, *Rapport annuel sur les transports au Canada*, 2001
- f) British Columbia Treasury Board, *BC Input-Output Table*, 1996
- g) Statistique Canada, *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?*, 2003
- h) McCormick Rankin Corporation en collaboration avec Metropolitan Knowledge International pour le ministère des Transports de l'Ontario, *Central Ontario Highway Transportation Perspective*, 2002
- i) Chambre de commerce du Canada, *Renforcer les réseaux de transports urbains au Canada*, 2002
- j) Windsor Chamber of Commerce, *Chambers of Commerce Call on Government to Examine Proposed Transportation Authority*, communiqué de presse du 14 février 2001
- k) KPMG Consulting LP, *Comparative Study of Socio-Economic Factors Related to Concrete and Asphalt Highway Surfaces* pour la Cement Association of Canada, 2000
- l) York Region, *Transportation Master Plan Policy Paper #5—Goods Movement and the Economy*, 1999
- m) Greater Victoria Chamber of Commerce, *Survey of Members*, 2002
- n) Transports Canada, *Guide de l'analyse des coûts-avantages*, 1997
- o) M. Haider et E.J. Miller, *Effects of Transportation Infrastructure and Location on Residential Real Estate Values: Application of Spatial Autoregressive Techniques*, *Transportation Research Record 1400*, National Academy Press, 2000
- p) R. Cervero, *Transit Metropolis*, Island Press, 1996
- q) Transports Canada, *L'État de la sécurité routière au Canada en 1998*, 2000

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) se fait le porte-parole du secteur du transport en commun au Canada. Pour obtenir un complément d'information – rapports de recherche, mises à jour du secteur, bulletins de nouvelles et autres – veuillez communiquer avec nous ou visiter notre site Web.

55, rue York, pièce 1401
Toronto (ON) M5J 1R7 Canada
(416) 365-9800
(416) 365-1295 (télécopieur)
transit@cutaactu.ca
www.cutaaactu.ca



Canadian Urban Transit Association
Association canadienne du transport urbain



Le Transport
en Commun

Imprimé au Canada sur du papier recyclé. May 2003