

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.