

# Etude des retombées économiques des TPG

## résumé de l'étude

Le Laboratoire d'Economie Appliquée de l'Université de Genève a été mandaté par le Conseil d'Administration des Transports Publics Genevois pour la réalisation d'une étude intitulée « *Etude des retombées économiques des Transports Publics Genevois* ».

Afin de mieux apprécier les retombées des TPG sur Genève, il a été décidé de scinder l'étude en deux volets ; l'un considérant les TPG comme un acteur de la vie économique genevoise et analysant les retombées économiques de ses dépenses d'investissement et de fonctionnement sur l'économie genevoise, l'autre analysant l'influence des TPG comme étant un acteur de la mobilité des consommateurs et essayant d'estimer la part des retombées économiques engendrées par leurs usagers.

## 1. Les TPG comme acteur économique

Ce volet de l'étude a analysé sur la base des chiffres de 1996 :

- la répartition des dépenses des TPG et de ses employés dans les différentes branches d'activité économique ;
- les impacts sur l'économie genevoise engendrés par ces dépenses ;
- les recettes fiscales engendrées de façon directe et indirecte par l'activité économique des TPG.

En 1996, les produits d'exploitation ont représenté 198'276'000 francs (dont 54,6% d'indemnités publiques et 40,2% de produits voyageurs) et les charges d'exploitation 197'200'000 francs (dont 64,6% de salaires et charges sociales et 18,9 % de consommation de biens et services).

Les TPG ont réalisé plus de 37'288'000 francs de dépenses de consommations intermédiaires, dont 60,4% au sein du canton de Genève, soit plus de 22,5 millions de francs. La valeur ajoutée des TPG représente 45'175'000 francs, nette des indemnités versées par les collectivités publiques.

Décomposition de l'effet total en effets directs et induits, en francs

	Effets directs et induits par les dépenses <sup>1</sup>	Effets induits par l'utilisation des salaires	Effets induits par les ventes intermédiaires	Effet total
Valeur ajoutée	64'775'334	77'976'165	4'791'603	147'543'102
Salaires bruts	110'478'616	35'378'025	11'575'999	157'432'640
Excédent brut d'exploitation	32'357'343	34'549'616	2'802'810	69'709'769

La valeur ajoutée totale engendrée par l'activité des TPG est 3,3 supérieure à la valeur ajoutée initiale ; 76% de cette augmentation s'explique par les dépenses de consommation des salariés. Cet effet important est dû à la valorisation de la valeur ajoutée au prix du marché, après soustraction des subventions.

A l'inverse, les salaires bruts ne sont multipliés que par 1,44, ce qui s'explique logiquement étant donné qu'ils sont évalués avant soustraction des subventions.

<sup>1</sup> Les dépenses comprennent celles engendrées par la demande finale des services de transport et celles de biens d'investissements.

Les retombées fiscales pour le canton de Genève engendrées par l'activité économique des TPG concernent les impôts payés par les employés TPG, ceux obtenus sur les salaires engendrés par la demande finale de services de transport et de biens d'investissements et ceux versés par les entreprises travaillant pour répondre à la demande finale des TPG.

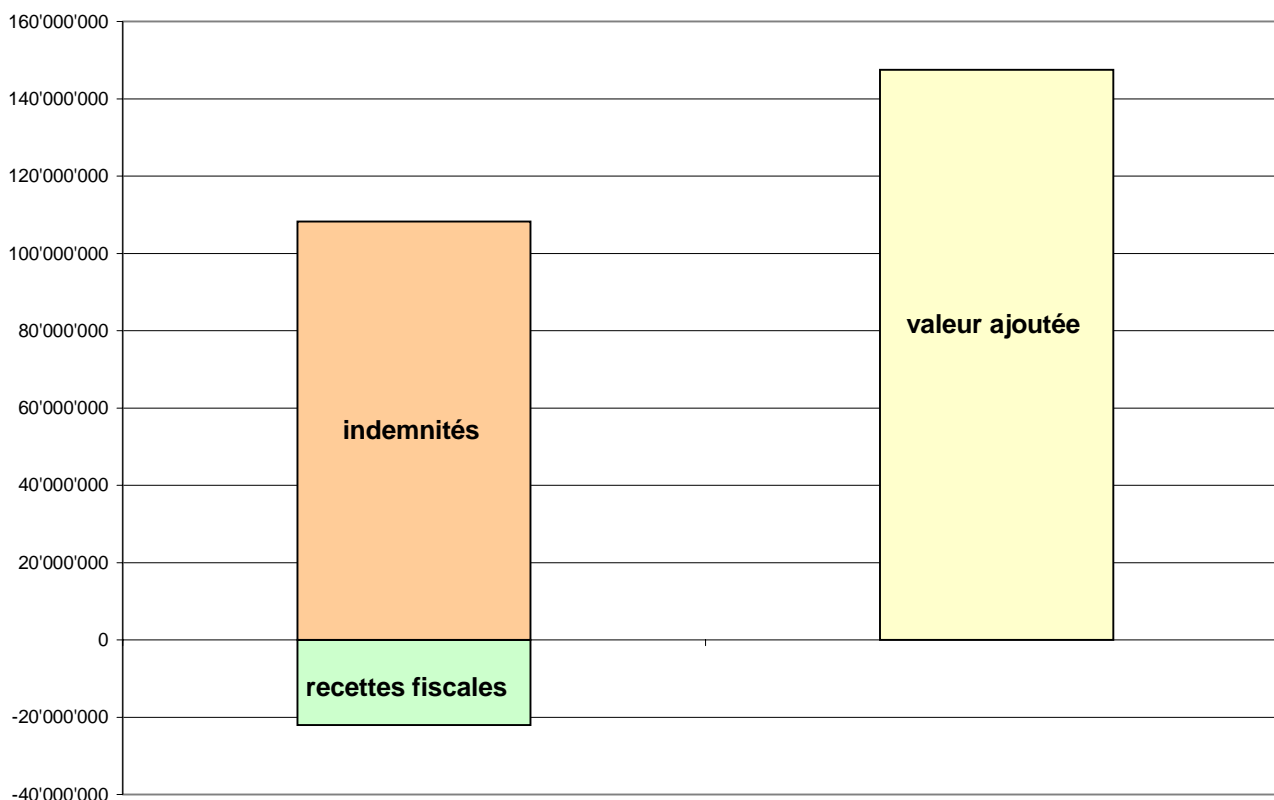
**Impact fiscal total dû à la demande finale des TPG, en francs**

	Valeur
Impôts payés par les employés TPG	13'822'598
Impôts sur les salaires dus aux effets directs et induits	5'860'531
Impôts sur le bénéfice des entreprises	2'343'258
<b>Total</b>	<b>22'026'387</b>

Concernant les impôts payés par les employés TPG, il faut noter que 3'661'758 francs (26,5%) sont constitués d'impôts à la source retenus auprès d'employés résidant en France, après déduction de la compensation fiscale que le canton de Genève verse aux communes françaises.

Si nous comparons les indemnités reçues par les TPG et les effets économiques globaux engendrés par leur activité, nous constatons sur le graphique ci-dessous que la balance est favorable aux TPG, étant donné que les effets globaux mesurés en terme de valeur ajoutée sont de 148 millions de francs, alors que les indemnités reçues représentent 108 millions de francs, auxquels nous devons retrancher les 22 millions de retombées fiscales.

**Comparaison entre effets économiques engendrés par les TPG et indemnités publiques reçues, en frs**



Les multiplicateurs économiques des TPG peuvent être qualifiés de satisfaisants.

Il se pose alors la question de savoir s'il est possible de les augmenter. La réponse est ambiguë, car, bien sûr, les TPG pourraient engager principalement des employés résidant à Genève et ainsi augmenter l'effet global. Ou encore ils pourraient effectuer leurs dépenses auprès de fournisseurs résidant à Genève, mais il ne faut pas oublier que dans un contexte de globalisation économique, il est nécessaire de réduire ses coûts en dépensant là où, à qualité égale, cela est le plus avantageux.

## 2. Les TPG comme acteur de la mobilité des consommateurs

Le deuxième volet de l'étude consiste en une analyse de l'influence des utilisateurs des TPG sur les activités économiques à Genève. Au moyen d'une enquête qualitative par interview auprès de 300 personnes, il a été déterminé pour les visiteurs consommant des biens, des services ou des loisirs au sein des zones d'enquête<sup>2</sup> :

- la part modale des sommes dépensées ou à dépenser ;
- la répartition modale et le motif de déplacement;
- la sensibilité à l'accessibilité en transport collectif.

Un visiteur est défini comme une personne n'habitant ou ne travaillant pas dans le quartier.

Les dépenses des consommateurs utilisant les TPG représentent 34,9% des dépenses effectuées par l'ensemble des consommateurs-visiteurs de notre échantillon (près de 1'106'000 francs<sup>3</sup> par extension sur l'année).

Les usagers des transports individuels (TI<sup>4</sup>) dépensent 34,2% du total. Ainsi, les dépenses des consommateurs des zones d'enquête déclarant se déplacer à pied et en TPG réalisent environ deux-tiers des dépenses.

En moyenne, les dépenses des usagers des TPG sont réparties à raison de 64% pour l'achat de biens, de 22% pour l'achat de services et de 14% pour des loisirs.

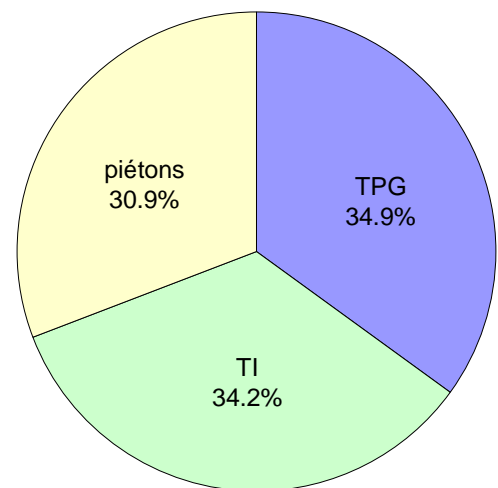
Notre étude montre qu'il existe des différences marquées dans les pratiques de la clientèle entre les jours de semaine et le samedi. En effet, le samedi, les dépenses des clients TPG représentent plus de 45% du montant total dépensés dans l'achat de biens par les enquêtés, alors qu'elles ne totalisent que 13% de ces mêmes achats en semaine. Au contraire des automobilistes, dont les dépenses ne représentent « que » 26% des dépenses en biens de consommation en semaine, mais en revanche 41% le samedi.

Toutefois, les consommateurs usagers des TPG consacrent la majorité des dépenses effectuées le samedi dans les loisirs (43%).

L'achat de biens de consommation constitue toujours le motif de déplacement majoritairement invoqué dans toutes les zones, sans distinction de jour d'enquête. Ce motif représente même entre 65% (le samedi) et 75% (le mardi) des décisions de fréquentation des Rues-Basses.

Concernant les motifs de fréquentation du quartier, les réponses citées spontanément ont trait à la qualité de l'offre des produits, à leur variété, à la spécialisation de certains commerçants et à la qualité du quartier. Il est intéressant de noter que la facilité d'accès en transport individuel ou en TPG ne constitue un motif de fréquentation que pour 10% des personnes interrogées. En revanche, si nous demandons à ces mêmes personnes d'estimer quel critère est le plus important entre la qualité de l'offre de biens, services et loisirs et la facilité d'accès, les réponses sont plus nuancées.

Répartition modale des consommateurs, selon la somme dépensée, en %



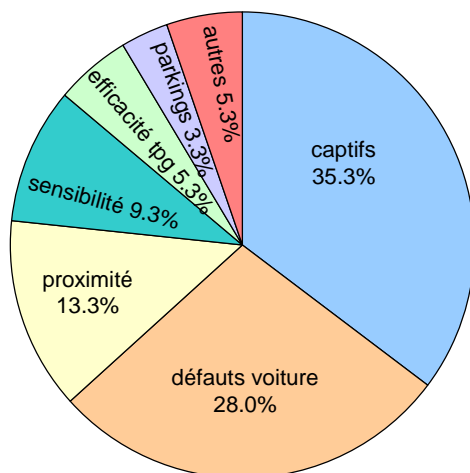
<sup>2</sup> Les sept zones sont : Eaux-Vives, Pâquis, St-Gervais, Rues-Basses, rue de Lausanne, Palettes et Le Bouchet

<sup>3</sup> Ce chiffre est obtenu par extension de réponses des consommateurs en fonction de la fréquence annoncée. Il ne s'agit pas d'une extension à l'ensemble des consommateurs genevois.

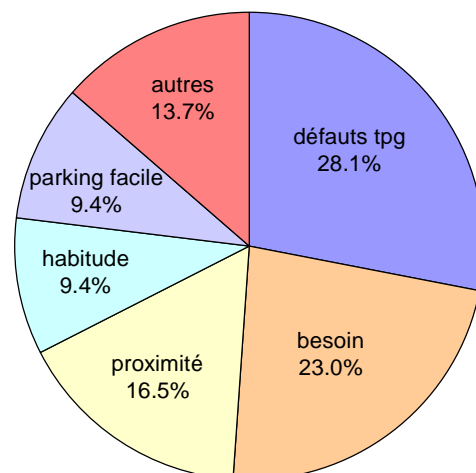
<sup>4</sup> Les TI regroupent l'automobile et la moto. Les trajets mixtes, par manque de représentativité, sont répartis équitablement en TI et TPG.

Toutefois, la qualité de l'offre prime à plus de 65% dans tous les quartiers, sauf au Bouchet où le critère « facilités d'accès » devient majoritaire (50% en semaine et 62% le samedi), cela s'expliquant par la présence du centre commercial de Balexert et les achats « encombrant » qui y sont généralement réalisés. Dans les critères de choix d'un moyen de transport, notre échantillon de consommateurs montre que les TPG sont davantage choisis en fonction de la non-possession ou de la non-disponibilité de l'automobile (35%) et de ses défauts (31%) que de l'efficacité des TPG (5%). Nous constatons également que les motifs de choix de l'automobile sont essentiellement imputables aux défauts des TPG (28%), au besoin d'un véhicule (23%) et aux facilités qu'elle engendre (15%).

Critères de choix des TPG



Critères de choix de la voiture



Les fournisseurs de biens, services et loisirs fréquentés par les personnes de notre échantillon pensent que 35% de la clientèle est constituée de visiteurs et que la moitié de la clientèle est attirée par la qualité et la variété des produits offerts. Parmi les critères de localisation, un fort lieu de passage est recherché par 29% des entrepreneurs et un quartier commercial par 15% d'entre eux. L'accessibilité en transports collectif ou individuel est peu citée. Cela est confirmé par leur réaction en cas de détérioration de l'accessibilité : moins de 20% des entrepreneurs réagiraient par une délocalisation.

### 3. En conclusion

Etant donné les différentes approches utilisées dans cette recherche estimant les retombées économiques des Transports Publics Genevois sur le canton de Genève, il est peu aisé de tirer des conclusions générales.

En effet, chaque volet de l'étude fournit des appréciations sur les retombées économiques des TPG, mais uniquement dans une perspective bien précise. Le premier volet de l'étude envisage les TPG comme un acteur économique du canton de Genève et estime ses retombées économiques et fiscales, mais ne considère pas d'autres aspects comme son rôle social et environnemental, tout aussi importants, mais difficilement chiffrables.

Le second volet de l'étude est consacré aux visiteurs des zones d'étude consommant des biens, des services ou des loisirs et ne considère donc pas les habitants et les travailleurs qui représentent plus de la moitié des personnes fréquentant les quartiers, sauf ceux des Rues-Basses et de St-Gervais où les visiteurs prédominent fortement (entre 65% et 95% selon jour de semaine ou samedi).

Une vision plus globale des effets socio-économiques des TPG nécessiterait ainsi une recherche orientée sur un éventail encore plus large de thèmes d'analyses.

*Cette étude a été réalisée sous la responsabilité de Yves Flückiger, la direction de Gabrielle Antille-Gaillard et Giuseppe Pini et la co-direction de Gérard Widmer et effectuée par Yan Rosa (1<sup>er</sup> volet), François Antille et Véronique Jaunin (2<sup>ème</sup> volet).*

Renseignements : Laboratoire d'Economie Appliquée, 2 rue Dancet, 1211 Genève 4 (Tél.022/7057266, Fax.0223209125 e-mail : antille@uni2a.unige.ch)