

Impact économique d'une autoroute et d'un programme de construction de logements

André Boisvert, Gérald Bolduc, Jean-Pierre Chabot and Fernand Martin

Volume 47, Number 4, January–March 1972

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1003819ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1003819ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Boisvert, A., Bolduc, G., Chabot, J.-P. & Martin, F. (1972). Impact économique d'une autoroute et d'un programme de construction de logements. *L'Actualité économique*, 47(4), 751–755. <https://doi.org/10.7202/1003819ar>

plus. L'économie québécoise a perdu une bonne partie de son dynamisme. Elle a pris un « coup de vieux » écrit André Raynauld ⁹.

Il faut en prendre acte et en tirer les conséquences. Espérer d'un éventuel retournement conjoncturel en Amérique du Nord un remède miracle est en tout cas une attitude discutable, voire dangereuse.

Roland JOUANDET-BERNADAT

Impact économique d'une autoroute et d'un programme de construction de logements

Au cours de la polémique relative à la construction de l'autoroute est-ouest de Montréal, certains ont sug-

géré qu'il serait profitable de substituer à ce programme des investissements dans le domaine du logement.

Nous avons cru utile de recourir au système de comptabilité économique du Québec afin d'apprécier les incidences comparatives sur l'économie québécoise d'un investissement de 100 millions de dollars en matière de construction d'une autoroute et en matière de construction de logements ¹.

Les calculs effectués nous ont permis de comparer la valeur de la production, l'emploi et les salaires.

a) *La valeur de la production* ²

L'activité générée dans les autres secteurs de l'économie par un investissement initial de 100 millions de dollars dans le secteur du bâtiment ou de l'autoroute est mesurée par le multiplicateur d'activité. Le multiplicateur est le rapport entre la valeur de la production totale et le montant de l'investissement initial.

On trouve un multiplicateur de 2.09 pour la construction d'une autoroute alors qu'il est de 1.92 pour la construction de logements.

9. *Le Devoir*, 1er février 1971.

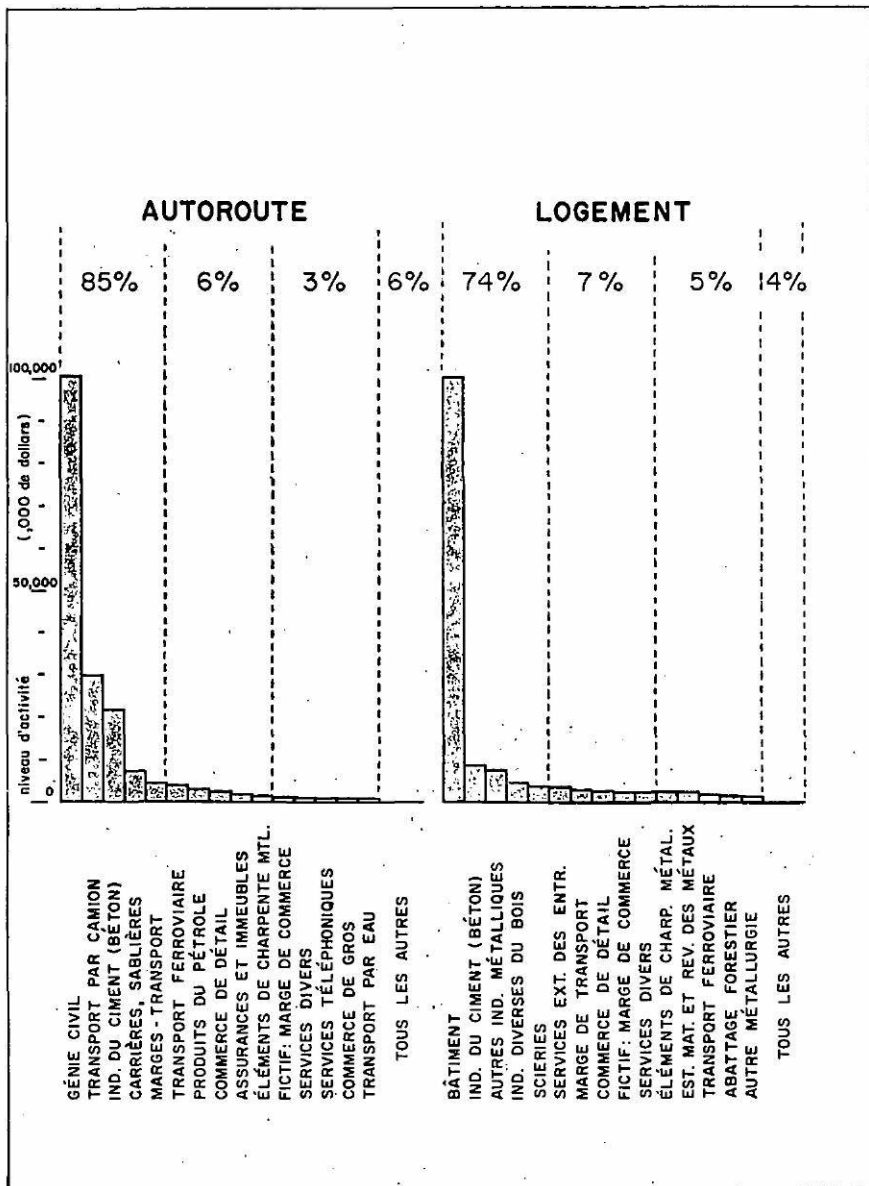
1. Cette présentation est une partie d'un travail effectué dans le cadre d'un cours sur les méthodes de planification, donné au semestre dernier à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal.

Nous aimerions remercier M. Réal Marshall du Bureau de la Statistique du Québec pour l'aide précieuse qu'il a fournie à cette occasion.

2. Il s'agit ici de la valeur de l'« output » et non de la valeur ajoutée.

Graphique 1

Modèle de relations intersectorielles au Québec :
impact, sur l'activité des secteurs,
d'un investissement de 100 millions de dollars



L'impact produit par l'option autoroute est concentré dans cinq secteurs d'activité qui regroupent 85 p.c. de l'activité totale produite (graphique 1). Ces cinq secteurs sont : le génie civil, le transport par camion, les industries du ciment et du béton, les carrières et sablières, le secteur fictif : marges de transport. L'option logements, pour sa part, voit 74 p.c. de l'impact total concentré dans les cinq secteurs suivants : le bâtiment, les industries du ciment et du béton, les autres industries métalliques, les industries diverses du bois et les aciéries. L'impact produit par l'option logements est beaucoup plus diffus ; en effet, comme le montre clairement le graphique 1, un plus grand nombre de secteurs sont touchés. L'impact est concentré à 94 p.c. dans les quinze premiers secteurs pour l'option autoroute et à 86 p.c. pour l'option logements.

b) *L'emploi*

La comparaison de l'impact de l'investissement sur l'emploi reposera sur les trois critères suivants :

- 1) le nombre d'emplois ;
- 2) la variété des emplois créés (c'est-à-dire la ventilation sur l'ensemble des secteurs) ;
- 3) les salaires et leur distribution.

Pour faciliter la comparaison, le graphique 2 montre la répartition des emplois créés par ordre décroissant.

1) *Nombre d'emplois créés*

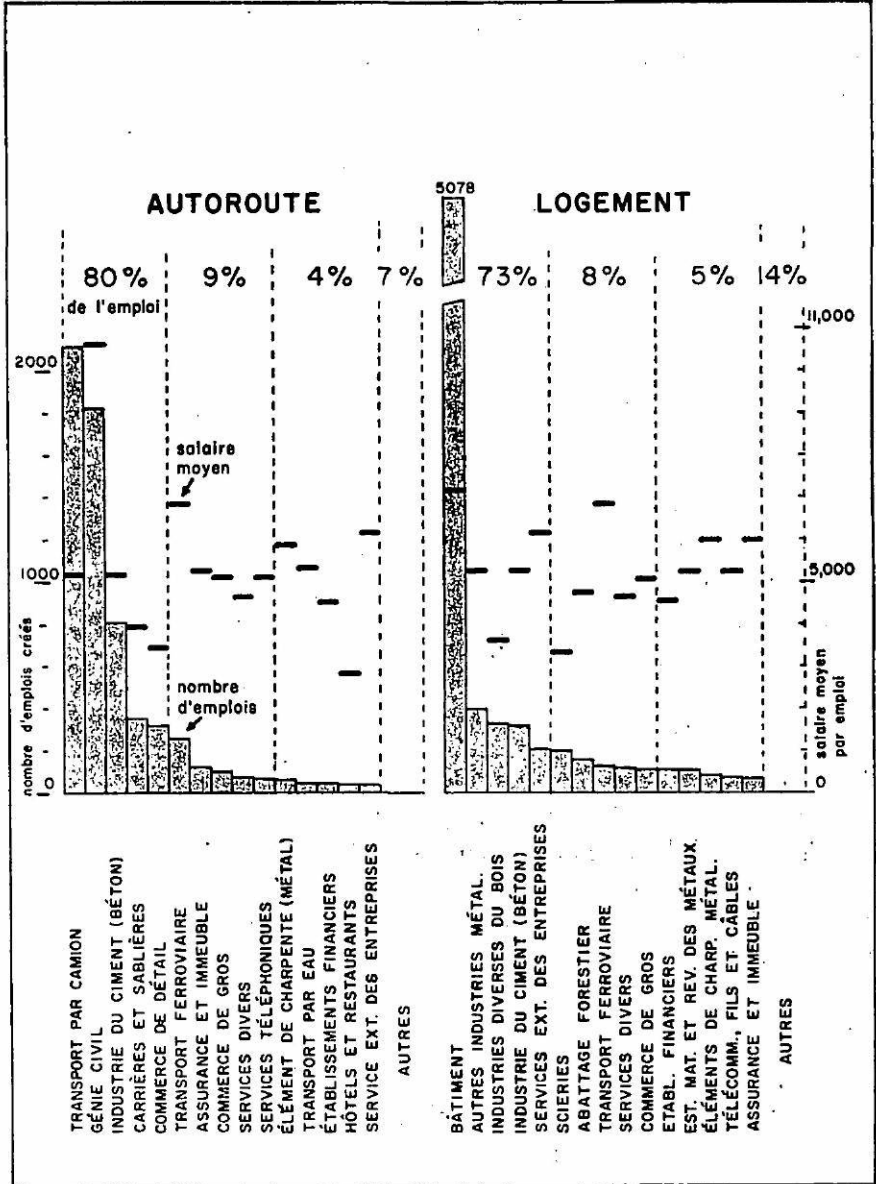
Si l'on s'en tient au nombre d'emplois créés, l'option logements se révèle plus profitable puisque pour un même investissement, il y aurait un total de 8,700 nouveaux emplois comparativement à 6,750 pour l'option autoroute. De ceux-ci, 1,585 vont aux secteurs manufacturiers pour l'option logements comparativement à 903 pour l'option autoroute.

2) *Variété des emplois créés*

L'option logements génère des emplois dans un éventail plus large de secteurs d'activités ; ceci, exception faite du secteur du bâtiment qui regroupe à lui seul 58.5 p.c. du nombre total d'emplois créés. Pour cette option, les quinze premiers secteurs totalisent 86 p.c. des emplois créés. Pour l'option autoroute, les quinze premiers

Graphique 2

Modèle de relations intersectorielles au Québec :
impact, sur l'emploi, d'une dépense de 100 millions de dollars



secteurs totalisent 93 p.c. du total des emplois créés alors que le premier secteur (transport par camion) ne profite que de 31 p.c. du total des emplois. On retrouve, pour l'option autoroute, 80 p.c. des emplois créés dans les cinq premiers secteurs qui sont, par ordre décroissant : le transport par camion, le génie civil, les industries du ciment et du béton, les carrières et sablières, le commerce de détail. Comparativement, 73 p.c. des emplois se retrouvent dans les cinq premiers secteurs pour l'option logement ; ce sont les secteurs du bâtiment, les autres industries métalliques, les industries diverses du bois, les industries du ciment et du béton, les services externes des entreprises.

c) *Les salaires*

La moyenne générale des salaires versés diffère peu d'une option à l'autre : en effet, on obtient une moyenne de 6,580 dollars dans la construction d'une autoroute comparativement à 6,170 dollars dans la construction de logements. La différence tient principalement au secteur du génie civil qui commande des salaires proportionnellement très élevés (graphique 2).

Conclusion

Il semble important de noter que l'option logements aurait des incidences plus importantes sur l'emploi et que cet impact intéresserait un nombre plus grand d'industries.

Il convient toutefois d'insister sur les limites du tableau d'input-output même considéré dans sa seule fonction de mesures de l'impact d'un événement donné. Les effets *multiplicateurs* dus à l'accroissement de la consommation des ménages consécutifs à une hausse de revenus ne sont pas retracés. Il en va de même des effets d'*accélération* liés au développement des investissements consécutifs à un développement de la demande globale.

André BOISVERT
Gérald BOLDUC
Jean-Pierre CHABOT
Fernand MARTIN