

Retombées économiques et immobilières du projet TramCité

Rapport final

14 octobre 2025



Cette page est volontairement laissée vide

Le projet TramCité générera un total de 9,5 G\$ en valeur ajoutée au Québec d'ici 2045



Mise en contexte

TramCité est un projet de tramway urbain dans la ville de Québec lancé en 2024 par le gouvernement du Québec, la Ville de Québec et CDPQ Infra. Le projet consiste en une ligne de tramway de 19 km reliant les pôles Le Gendre et Charlesbourg. L'équipe de TramCité a confié le mandat à Aviséo d'évaluer les retombées économiques et fiscales des dépenses d'investissement du projet et des effets d'entraînement sur le développement immobilier pour le Québec et la Capitale-Nationale.

Des dépenses d'investissement de 7,6 G\$

Un peu plus de 540 M\$ ont déjà été dépensés, générant ainsi de premières retombées économiques pour le Québec, notamment 361 M\$ en valeur ajoutée et 2 801 emplois ETC¹ soutenus.

D'ici la mise en service du projet, en 2033, plus de 4,9 G\$ en valeur ajoutée directe et indirecte seront générés au Québec, soit l'équivalent de 548,5 M\$ en moyenne par année

- Les dépenses à venir pour la construction du tramway soutiendront également 38 418 emplois ETC, soit l'équivalent de 4 269 emplois ETC en moyenne par année au Québec.

Le Québec percevra 921,7 M\$ en revenus fiscaux et de parafiscalité comparativement à 319,5 M\$ pour le Canada sur l'ensemble de la période d'investissement.

Finalement, des retombées induites s'ajoutent également aux retombées directes et indirectes, soit 0,2 G\$ en valeur ajoutée supplémentaire, 3 213 emplois ETC ainsi que 18,7 M\$ et 8,0 M\$ en revenus fiscaux et de parafiscalité pour le Québec et le Canada respectivement.

7,6 G\$
de dépenses
d'investissement
totales liées au projet

5,3 G\$
en valeur ajoutée
directe et indirecte au
Québec, incluant celle
déjà générée

5,9 G\$ en investissements immobiliers d'ici 2045

Les investissements immobiliers additionnels à proximité du tracé sont estimés à 5,9 G\$ sur la période 2026 à 2045

- Ceci correspond à l'ajout de plus de 15 500 logements et d'environ 800 000 pi² de superficie commerciale.

D'ici 2045, plus de 4,2 G\$ en valeur ajoutée directe et indirecte seront générés au Québec, soit 208,2 M\$ en moyenne par année

- Les investissements soutiendront 36 689 emplois ETC, soit l'équivalent de 1 834 emplois ETC en moyenne par année
- Le Québec et le Canada percevront respectivement 1,2 G\$ et 0,4 G\$ en revenus fiscaux et de parafiscalité entre 2026 et 2045.

Les retombées induites ajouteront également 0,2 G\$ en valeur ajoutée supplémentaire et 181 emplois ETC sur la période.

5,9 G\$
en investissements
immobiliers
supplémentaires

4,2 G\$
en valeur ajoutée
directe et indirecte au
Québec entre 2026
et 2045

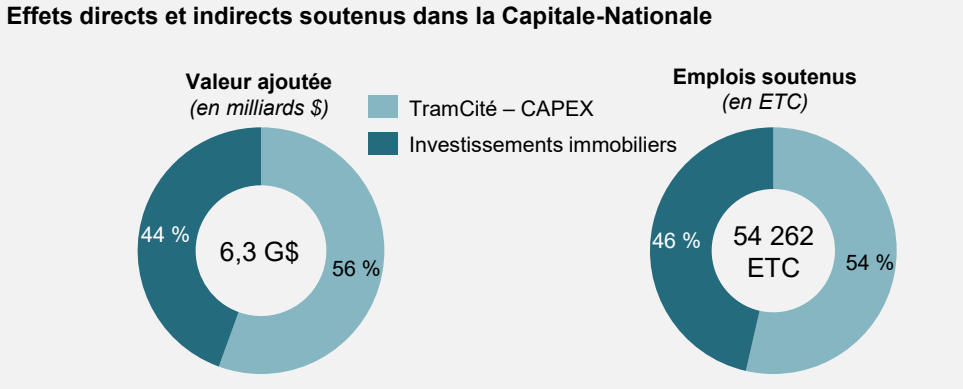
La Capitale-Nationale bénéficiera grandement des retombées économiques

Les dépenses à venir du projet TramCité (CAPEX) et les investissements immobiliers généreront un total de 6,3 G\$ en valeur ajoutée et soutiendront 54 262 emplois ETC

- Les emplois soutenus pourront compter sur un salaire moyen annuel de 78 850 \$, soit 27,4 % supérieur à celui d'un travailleur moyen au Québec.

Retombées économiques et fiscales totales (directes et indirectes) et induites²
Québec

	TramCité – CAPEX (d'ici 2033)			Investissements immobiliers (d'ici 2045)		
	Total (directs + indirects)	Effets induits	Total + induits	Total (directs + indirects)	Effets induits	Total + induits
Valeur ajoutée (en milliards \$)	5,3 G\$	0,2 G\$	5,5 G\$	4,2 G\$	0,2 G\$	4,4 G\$
Emplois soutenus (en ETC)	41 219 ETC	3 213 ETC	44 432 ETC	36 689 ETC	1 861 ETC	38 551 ETC
Revenus fiscaux et de parafiscalité (en millions \$)	Qc	921,7 M\$	18,7 M\$	940,4 M\$	1 156,7 M\$	54,5 M\$
	Can.	319,5 M\$	8,0 M\$	327,5 M\$	439,0 M\$	22,5 M\$



¹ Emplois en équivalent temps complet. ² L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.
Sources : analyse Aviséo Conseil selon les estimations des modèles de l'Institut de la statistique du Québec et intersectoriel régional du Québec, 2025

Table des matières

	<i>page</i>
Mise en contexte et objectifs de l'étude	5
Projet TramCité – retombées économiques et fiscales	7
Activité immobilière – retombées économiques et fiscales	19
Conclusion	30
Annexes	33



Mise en contexte et objectifs de l'étude

Mise en contexte et objectifs de l'étude

Projet TramCité – retombées économiques et fiscales

Activité immobilière – retombées économiques et fiscales

Conclusion

Annexes

Une estimation des retombées économiques découlant du projet TramCité

Future colonne vertébrale de la mobilité à Québec, TramCité est conçu de manière à améliorer la fluidité de tous les déplacements en s'intégrant et en se connectant de manière efficace aux autres modes de transport afin de mieux desservir les citoyens et visiteurs

- Estimé à 7,6 G\$, le projet TramCité est une ligne de tramway de 19 km reliant le pôle Le Gendre à celui de Charlesbourg en empruntant les corridors les plus achalandés de la ville
- Les secteurs de Le Gendre, de Sainte-Foy, de l'Université Laval, de la Colline parlementaire, de Saint-Roch et de Charlesbourg seront desservis et connectés aux pôles d'échanges reliant le tramway aux autres modes de transport. Une portion du trajet sera souterraine afin de connecter efficacement la Haute-Ville et la Basse-Ville.

TramCité se positionne comme un projet structurant et transformateur dont les effets vont au-delà de l'amélioration de la mobilité. Les investissements liés à ce projet entraîneront des retombées importantes pour l'économie de la Capitale-Nationale et du Québec

- Par ailleurs, l'implantation de ce nouveau service structurant de transport collectif est susceptible de stimuler la construction de milliers de nouveaux logements et de favoriser l'émergence de projets immobiliers dans des secteurs stratégiques, notamment à proximité des stations.

C'est dans ce contexte que l'équipe de TramCité a mandaté Aviséo afin de réaliser une étude des retombées économiques découlant des dépenses d'investissement du projet TramCité

- Les analyses produites par Aviséo se basent sur les renseignements et données disponibles fournies par les partenaires de TramCité entre mai et septembre 2025. Ces analyses reposent également sur une revue de littérature scientifique, des entretiens auprès d'acteurs du marché, et une enquête menée auprès des principaux promoteurs immobiliers de la région au cours de la même période
- Bien que tous les efforts nécessaires soient faits pour assurer l'exactitude des informations contenues dans le rapport, rien ne garantit qu'elles seront toujours exactes à la date à laquelle le lecteur les recevra ni qu'elles continueront de l'être dans l'avenir.

Ainsi, le rapport vise à répondre aux objectifs suivants :

1. Chiffrer les retombées économiques et fiscales pour l'ensemble du Québec découlant des dépenses d'investissement du projet TramCité et des investissements immobiliers liés au projet
2. Estimer les retombées économiques régionales du projet TramCité et des investissements immobiliers qui en découlent, notamment pour la Capitale-Nationale.



Projet TramCité – retombées économiques et fiscales

Mise en contexte et objectifs de l'étude

Projet TramCité – retombées économiques et fiscales

Activité immobilière – retombées économiques et fiscales

Conclusion

Annexes

Des investissements historiques de 7,6 G\$

La majorité des dépenses seront engagées pendant la phase de réalisation

- Les dépenses de cette phase sont principalement destinées aux travaux de construction des infrastructures et du système de tramway ainsi qu'à l'achat des rames de tramway
- Outre ces dernières, le projet devra engager des dépenses pour la planification, les travaux souterrains et d'aménagement et des coûts divers tels que l'acquisition immobilière.

Si on tient compte des dépenses prévues lors de la phase de réalisation (664 M\$ en moyenne par année), les dépenses en immobilisations non résidentielles dans la région de la Capitale-Nationale augmenteront de 12 % par rapport à 2024

- Le projet TramCité est le plus important projet d'investissement que la région de la Capitale-Nationale ait connu à ce jour. En plus d'être un projet d'envergure pour la mobilité à Québec, il sera transformateur pour l'ensemble de l'économie puisqu'il génère de multiples effets structurants.



Une contribution économique totale de 5,3 G\$ pour l'économie du Québec

L'ensemble des dépenses d'investissement (passées et prévues) dans le cadre du projet TramCité généreront 5,5 G\$ en valeur ajoutée totale et induite, dont 3,5 G\$ dans la Capitale-Nationale et 1,8 G\$ dans le reste du Québec. Des centaines de millions de dollars seront également perçus par les différents paliers gouvernementaux.

Sommaire des retombées économiques et fiscales des 7,6 G\$ en dépenses d'investissement (CAPEX)¹
Québec

	Retombées économiques totales – pour l'ensemble des dépenses de 7,6 G\$				
	Capitale-Nationale	Reste du Québec	Total	Effets induits	Total + induits
Valeur ajoutée (en milliards \$)	3,5 G\$	1,8	5,3	0,2	5,5
Emplois soutenus (en ETC ²)	29 069	12 150	41 219	3 213	44 432
Revenus fiscaux bruts et de parafiscalité ³ (en millions \$)	Qc	s. o.	921,7	18,7	940,4
	Can.	s. o.	319,5	8,0	327,5

Les annexes 1 et 2
présentent en détail la
méthodologie et les
principales hypothèses.

L'annexe 3 présente les
différentes définitions des
termes économiques utilisés
dans le présent rapport.

¹ L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.
² Emplois équivalent temps complet (ETC).
³ Est exclu l'impôt sur le revenu des sociétés.
Source : analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, 2025

361 M\$ de retombées ont déjà été générés grâce aux dépenses encourues

Depuis le début du projet, 540 M\$ ont déjà été déboursés

- Ces travaux ont notamment servi à la préparation des réseaux techniques urbains, aux travaux de génie civil et à l’acquisition de terrains.

En plus de la création des 361 M\$ en valeur ajoutée pour l’ensemble du Québec, les dépenses ont permis de soutenir 2 801 emplois.

Le Québec a bénéficié de ces dépenses avec des revenus fiscaux d’environ 29 M\$, auxquels s’ajoutent 34 M\$ en parafiscalité

- Le Canada a perçu 22 M\$, soit 17 M\$ en revenus fiscaux et 5 M\$ en parafiscalité.

Par ailleurs, les dépenses de consommation des emplois soutenus ont entraîné des retombées économiques induites se chiffrant à 15 M\$ en valeur ajoutée

- De même, 218 emplois induits supplémentaires ont été soutenus
- Les gouvernements ont aussi reçu des revenus fiscaux supplémentaires, soit de 1,3 M\$ pour celui du Québec et de 0,5 M\$ pour celui du Canada.

Les dépenses réalisées

540 M\$

Montant déjà engagé en lien avec le projet TramCité



La valeur ajoutée générée

361 M\$

Valeur ajoutée déjà générée au Québec découlant du projet TramCité



Les emplois soutenus

2 801

Emplois directs et indirects soutenus



Les revenus fiscaux

63 M\$

Revenus fiscaux pour le Québec et 22 M\$ pour le Canada



Les effets induits

15 M\$

Valeur ajoutée induite, en plus de 219 emplois induits soutenus supplémentaires au Québec



Une contribution économique à venir de 4,9 G\$ pour l'économie du Québec

Les effets totaux et induits généreront une contribution au PIB de 5,1 G\$ d'ici 2033, le tout en excluant les effets passés découlant des dépenses déjà réalisées. C'est l'équivalent de 571,7 M\$ en moyenne par année, dont la majorité bénéficiera à la Capitale-Nationale.

Sommaire des retombées économiques et fiscales à venir des dépenses d'investissement (CAPEX)^{1, 2}
Québec

	Retombées économiques à venir (totales pour 2025 à 2033)				
	Capitale-Nationale	Reste du Québec	Total	Effets induits	Total + induits
Valeur ajoutée (en milliards \$)	3,3	1,7	4,9	0,2	5,1
Emplois soutenus (en ETC)	26 930	11 488	38 418	2 995	41 413
Revenus fiscaux bruts et de parafiscalité (en millions \$)	Qc	S. O.	859,0	17,4	876,4
	Can.	S. O.	297,7	7,5	305,2

¹ L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.
² Est exclu l'impôt sur le revenu des sociétés.
Source : analyse Aweise Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec, 2025

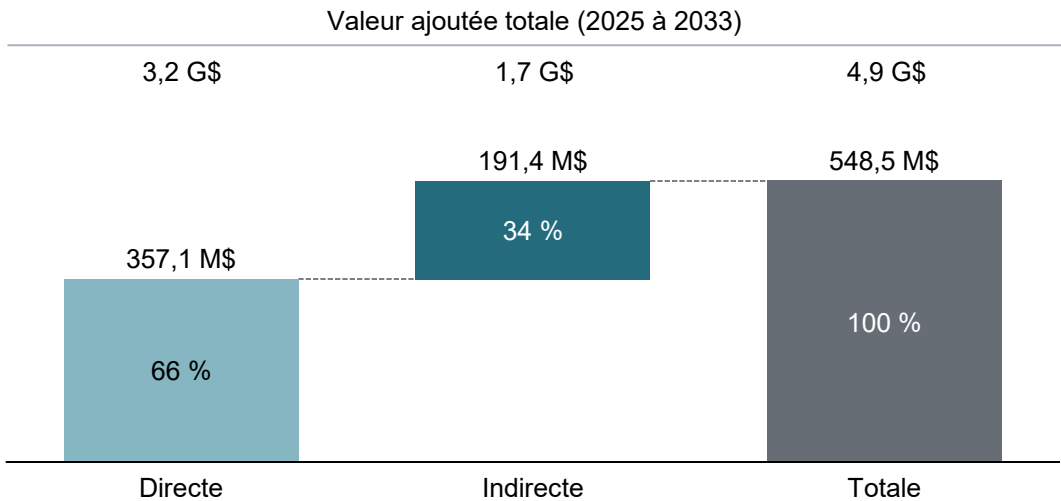
Les investissements à venir généreront 4,9 G\$ en valeur ajoutée d’ici 2033

Les retombées économiques issues des premiers fournisseurs¹ (« directs ») représenteront 66 % de la valeur ajoutée générée, soit un total de 3,2 G\$ ou 357,1 M\$ annuellement en moyenne

- Les dépenses d’investissement à venir du projet TramCité permettront de générer annuellement 191,4 M\$ en valeur ajoutée indirecte, pour un total de 1,7 G\$ d’ici la mise en service. Ces retombées découleront de l’activité économique des autres fournisseurs¹ (« effet indirect »)
- En moyenne, 548,5 M\$ seront générés en valeur ajoutée par année d’ici 2033. Ces retombées économiques varieront selon les phases du projet, avec des effets plus considérables lors de la phase de réalisation.

Valeur ajoutée annuelle moyenne générée à venir

Québec, moyenne annuelle (2025-2033); en %



¹ L’annexe 3 présente la définition des termes économiques.

Sources : Institut de la statistique du Québec, analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l’Institut de la statistique du Québec, 2025



4 269 emplois en équivalent temps complet seront soutenus annuellement par les dépenses d'investissement

Une proportion de 65 % (2 733) des emplois annuels soutenus sera des emplois directs, c'est-à-dire des travailleurs des premiers fournisseurs

- Un peu plus de 1 536 emplois indirects seront soutenus auprès des seconds fournisseurs.

Près de 43 % des emplois soutenus seront associés aux services de travaux de génie divers (p. ex., transports) et de construction

- 32 % des emplois appartiendront aux autres services professionnels, dans des secteurs tels que l'architecture et la comptabilité.

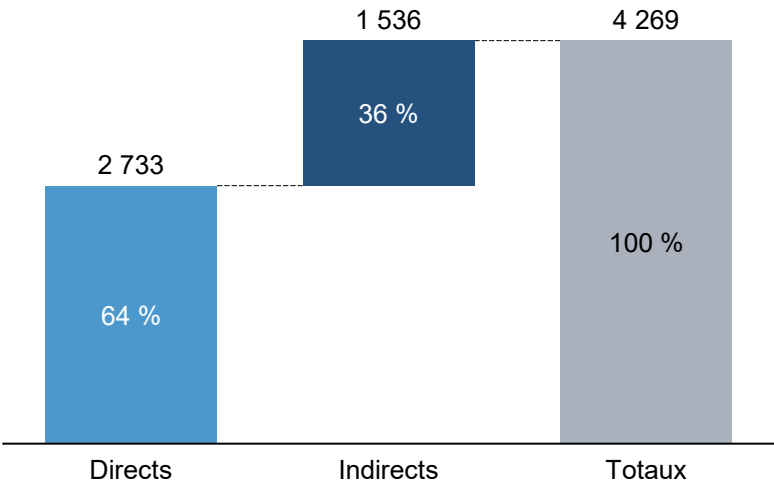
Le salaire annuel moyen des emplois soutenus se chiffrera à un peu plus de 81 000 \$, soit 30 % supérieur au salaire annuel moyen du Québec et de la Capitale-Nationale, où la majorité des emplois se retrouveront

- La masse salariale annuelle soutenue s'élèvera en moyenne à environ 330 M\$.

Le nombre d'emplois soutenus annuellement ne sera pas constant tout au long du projet, avec un nombre plus considérable pendant la phase de réalisation.

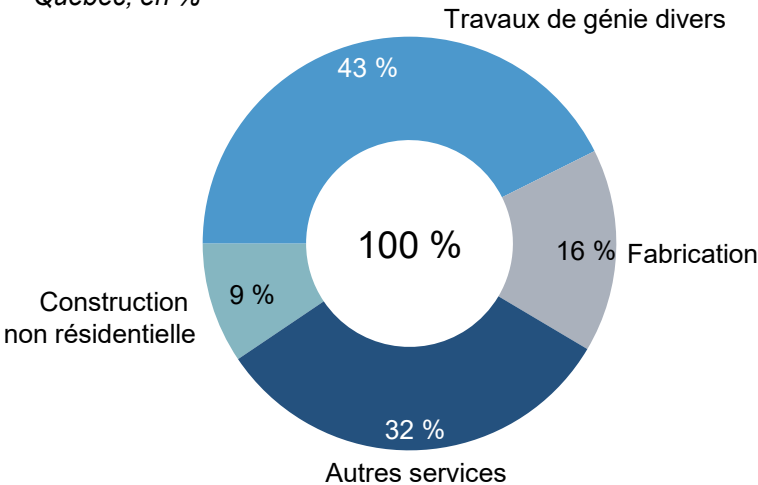
Emplois soutenus

Québec, moyenne annuelle (2025-2033); en ETC et en %



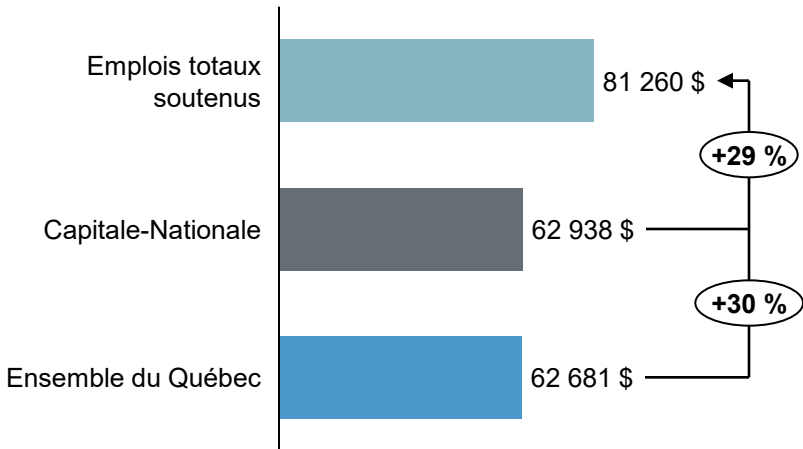
Répartition sectorielle des emplois soutenus¹

Québec; en %



Salaire moyen

Québec; en \$



¹ La répartition présentée exclut les travailleurs de l'équipe TramCité.

Sources : Institut de la statistique du Québec, analyse Avisaio Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec, 2025

Des revenus fiscaux et de parafiscalité de 859 M\$ pour le Québec d’ici 2033

Le Québec pourra compter sur des revenus fiscaux et de parafiscalité directe qui s’élèveront à 588,8 M\$, soit 69 % des revenus fiscaux

- De ce montant, 200,6 M\$ viendront de l’impôt sur le revenu des particuliers et 18,3 M\$ seront sous forme de taxes de vente et spécifiques
- Les revenus indirects, quant à eux, se chiffreront à 270,1 M\$ pour le Québec, la majorité provenant des revenus de parafiscalité (140,4 M\$).

De son côté, le Canada bénéficiera de revenus fiscaux et de parafiscalité se chiffrant à 297,7 M\$, dont 202,3 M\$ issus des effets directs

- La majorité des revenus (72 %) proviendront de l’impôt sur le revenu des particuliers
- Les revenus découlant de la parafiscalité s’élèveront à 68,7 M\$ pour le Canada.

Revenus fiscaux bruts et de parafiscalité¹

Québec et Canada, total (2025-2033); en millions \$

	Québec			Canada		
	Directs	Indirects	Total	Directs	Indirects	Total
Impôt sur le revenu des particuliers	200,6	94,3	294,9	147,1	68,2	215,3
Fonds des services de santé (FSS)	50,0	24,3	74,3	s. o.	s. o.	s. o.
Taxe de vente et taxes spécifiques	18,3	11,1	29,4	7,0	6,7	13,7
Impôt sur le revenu des sociétés ²	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Sous-total	268,8	129,7	398,6	154,1	75,0	229,1
Parafiscalité	320,0	140,4	460,4	48,2	20,5	68,7
Total	588,8	270,1	859,0	202,3	95,5	297,7

95,4 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité annuels moyens pour le Québec

33,1 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité annuels moyens pour le Canada

¹ L’arrondissement des nombres peut expliquer l’écart entre la somme des éléments et le total présenté.

² Les modèles de retombées économiques, tels que celui de l’Institut de la statistique du Québec (ISQ), n’estiment pas l’impôt sur le revenu des sociétés.

Source : analyse Aviseo Conseil selon les estimations du modèle de l’Institut de la statistique du Québec, 2025

Des effets induits supplémentaires de 23,2 M\$ en valeur ajoutée et 333 emplois soutenus par année

Au total, le projet TramCité soutiendra 23,2 M\$ en valeur ajoutée induite en moyenne par année

- Par leurs dépenses de consommation, les emplois soutenus par les premiers fournisseurs du projet généreront 15,1 M\$ en valeur ajoutée induite
- Le résiduel sera issu des dépenses réalisées par les emplois indirects.

En plus de la valeur ajoutée induite, 333 emplois induits supplémentaires seront soutenus annuellement.

Les dépenses de consommation soutenues par le projet permettront au Québec et au Canada de percevoir des revenus fiscaux et de parafiscalité estimés respectivement à un minimum de 2,0 M\$ et de 0,8 M\$

- Une majorité de ces retombées induites proviendra de la taxe de vente et des taxes spécifiques.



Retombées économiques et fiscales induites



23,2 M\$

Valeur ajoutée induite soutenue en moyenne par année



333 emplois ETC

Emplois induits soutenus en moyenne par année



2,0 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité induits en moyenne par année pour le Québec



0,8 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité induits en moyenne par année pour le Canada

Les retombées économiques du projet TramCité bénéficieront à toutes les régions du Québec, en particulier à la Capitale-Nationale.

Valeur ajoutée et emplois soutenus, selon la région

Québec, moyenne annuelle (2025-2033)

Retombées économiques dans les autres régions du Québec

Valeur ajoutée : 186 M\$ (34 %)
Emplois soutenus : 1 276 ETC (30 %)

Retombées économiques pour la Capitale-Nationale

Valeur ajoutée : 363 M\$ (66 %)
Emplois soutenus : 2 992 ETC (70 %)

Au total, la Capitale-Nationale récupérera 66 % de la valeur ajoutée générée par le projet ainsi que 70 % des emplois soutenus.

Le projet générera plus de 363 M\$ annuellement en valeur ajoutée pour la Capitale-Nationale

En ajoutant les effets induits, l'économie de la Capitale-Nationale pourra bénéficier de retombées économiques annuelles de 379 M\$ en valeur ajoutée d'ici 2033

- La contribution économique du projet représenterait un effet équivalent de 0,8 % au PIB régional de la Capitale-Nationale^{1,2}
- À titre de comparaison, le PIB de la Capitale-Nationale a connu une croissance réelle de 1,2 % en moyenne par année dans les dix dernières années. Les retombées des investissements de TramCité correspondent ainsi aux deux tiers de la croissance historique.

Finalement, 3 225 emplois seront soutenus annuellement dans la région. Ces emplois se trouveront principalement dans les secteurs de la construction et des travaux de génie.


3,3 G\$

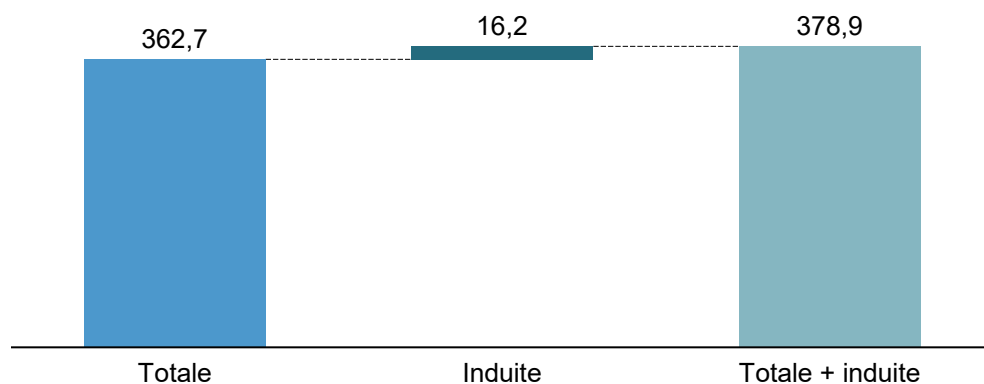
en valeur ajoutée totale générée d'ici 2033 (+0,1 G\$ en valeur ajoutée induite)


26 930

emplois ETC totaux soutenus d'ici 2033 (+2 099 emplois ETC induits)

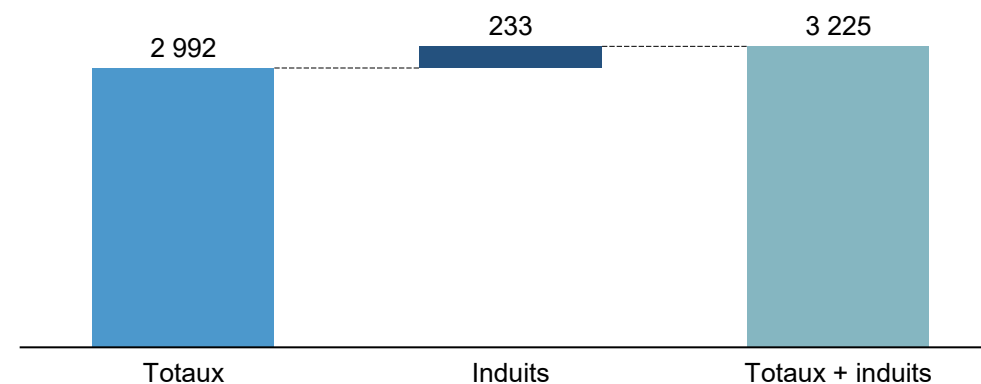
Valeur ajoutée générée dans la région

Capitale-Nationale, moyenne annuelle (2025-2033); en millions \$



Emplois soutenus dans la région

Capitale-Nationale, moyenne annuelle (2025-2033); en ETC



¹ Le PIB de la Capitale-Nationale en 2022 s'est chiffré à 48,2 G\$.

² Il s'agit d'une comparaison à une période fixe (par rapport à 2022) et non annuelle pendant les neuf années de construction.

Sources : Institut de la statistique du Québec, analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec et intersectoriel régional du Québec d'Aviséo Conseil, 2025

Le projet générera 186 M\$ annuellement en valeur ajoutée dans les autres régions du Québec

Si on ajoute les effets induits, les autres régions du Québec pourront bénéficier de retombées économiques annuelles de près de 193 M\$ en valeur ajoutée d’ici 2033

- Puisque le fournisseur sélectionné pour le contrat de matériel roulant dispose d’une usine de fabrication dans la région du Bas-Saint-Laurent, l’économie de cette région sera particulièrement stimulée par les dépenses du projet TramCité.

Finalement, 1 376 emplois ETC seront soutenus annuellement dans les différentes régions.

 **1,7 G\$**

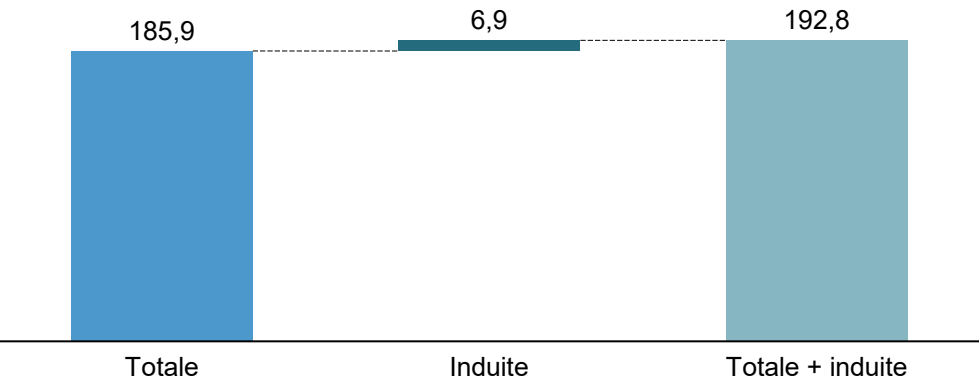
en valeur ajoutée totale générée d’ici 2033 (+0,1 G\$ en valeur ajoutée induite)

 **11 488**

emplois ETC totaux soutenus d’ici 2033 (+896 emplois ETC induits)

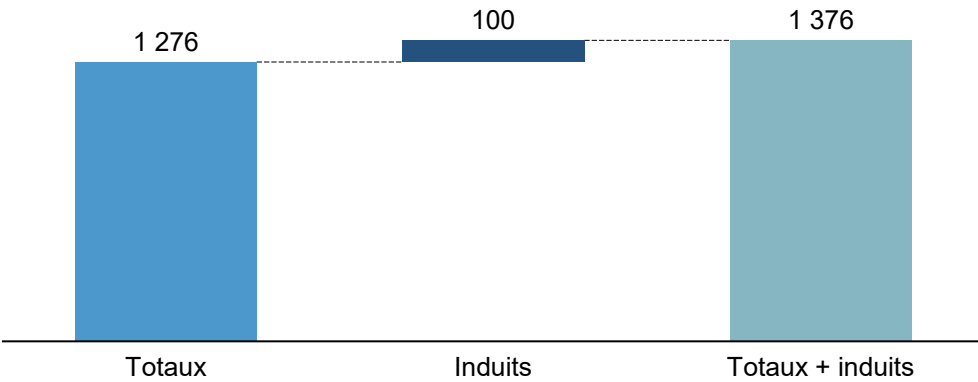
Valeur ajoutée générée dans les autres régions

Autres régions du Québec, moyenne annuelle (2025-2033); en millions \$



Emplois soutenus dans les autres régions

Autres régions du Québec, moyenne annuelle (2025-2033); en ETC





Activité immobilière – retombées économiques et fiscales

Mise en contexte et objectifs de l'étude

Projet TramCité – retombées économiques et fiscales

Activité immobilière – retombées économiques et fiscales

Conclusion

Annexes

Méthodologie derrière l'estimation des effets anticipés sur l'immobilier

L'effet du tramway sur l'activité immobilière a été estimé à partir d'une analyse croisée : revue de littérature¹, entretiens avec des promoteurs immobiliers et traitement des données sur les permis, transactions et potentiels de développement

- Chaque projet recensé a été évalué selon un ensemble de facteurs, incluant sa proximité au tracé, le moment de prise de décision de l'investissement, ainsi que les intentions exprimées par les promoteurs immobiliers. L'objectif était de cerner les projets considérés comme étant influencés par le tramway, sans attribuer d'effet là où d'autres moteurs de développement étaient déjà en jeu.

Cette approche permet d'isoler la contribution spécifique du projet TramCité au dynamisme immobilier observé à proximité du futur tracé

- Il s'agit d'un exercice d'attribution prudent, réalisé dans une perspective de prévision à long terme et dans un contexte marqué par une certaine incertitude.

¹ La revue de littérature est présentée à l'annexe 4.
Source : analyse Aviseo Conseil, 2025



Le projet TramCité devrait générer une hausse des investissements immobiliers de 5,9 G\$ d'ici 2045

Les investissements correspondent à l'ajout de plus de 15 500 logements et d'environ 800 000 pi² de superficie commerciale

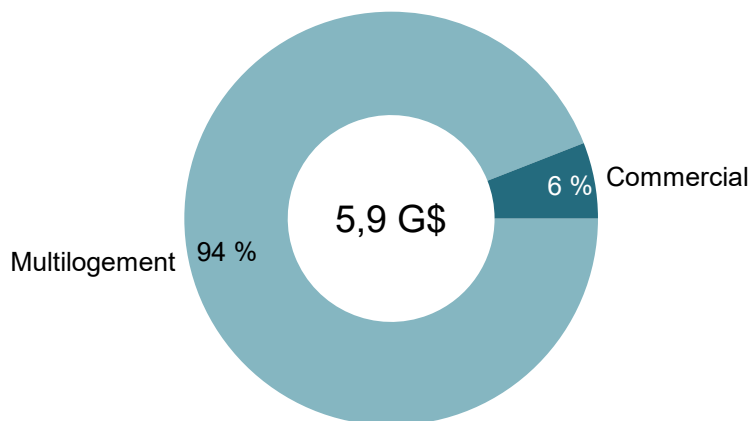
- En moyenne sur la période, il s'agit d'un montant annuel de près de 300 M\$, ce qui représente une hausse de 23 % des investissements en multilogements réalisés au cours des trois dernières années
- Il importe toutefois de préciser que les estimations sont plus robustes sur la période de 2026 à 2035, car les prévisions sur la deuxième décennie excèdent l'horizon de planification de plusieurs promoteurs immobiliers
 - Par ailleurs, nos estimations sont jugées très prudentes dans la mesure où la réalisation du tramway n'est pas encore pleinement prise en compte dans les décisions d'investissement des promoteurs en raison de l'incertitude passée entourant le projet. Nos estimations n'intègrent pas non plus les investissements publics en infrastructures généralement requis pour soutenir ces projets immobiliers.

+19 % 

Hausse équivalente des mises en chantier de la ville de Québec que représente l'ajout de 15 500 logements multirésidentiels. Environ 70 % des mises en chantier additionnelles surviendront entre 2026 et 2035².

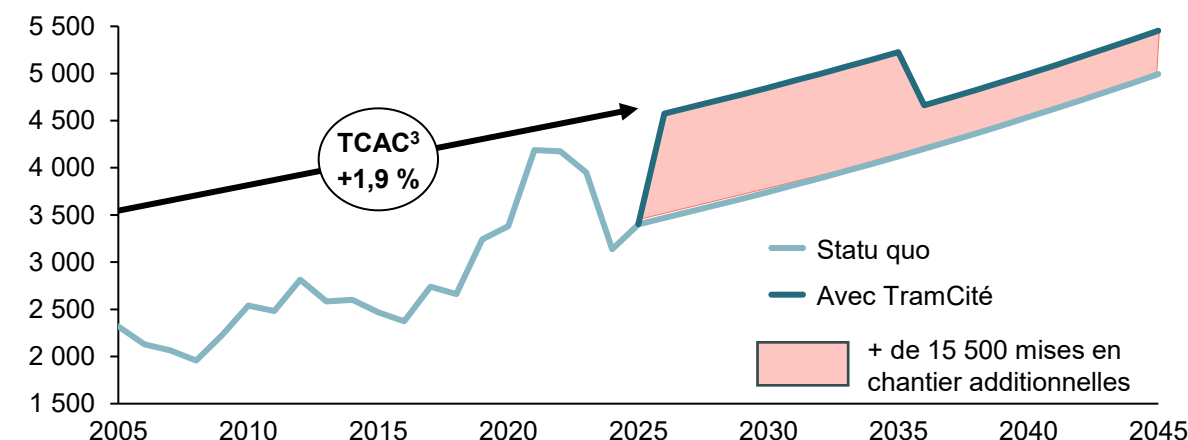
Prévision des investissements immobiliers attendus

Ville de Québec, 2026-2045; en milliards \$ et en %



Effet du projet TramCité sur les mises en chantier résidentielles¹

Ville de Québec, 2005-2045p; moyenne mobile sur trois ans



¹ Les estimations sont plus robustes sur la période de 2026 à 2035, car les prévisions sur la deuxième décennie (2036 à 2045) excèdent l'horizon de planification des promoteurs immobiliers.

² La mise en chantier marque le début officiel d'un projet alors que les investissements en construction qui en découlent, surtout pour les projets multirésidentiels, s'échelonnent sur plusieurs années.

³ Taux de croissance annuel composé.

Sources : Institut de la statistique du Québec, entretiens avec des promoteurs immobiliers, analyse Aviseo Conseil, 2025

Une contribution économique totale de 4,2 G\$ pour l'économie du Québec

Les investissements immobiliers découlant du projet TramCité généreront une valeur ajoutée annuelle moyenne de 220 M\$ d'ici 2045. La Capitale-Nationale bénéficiera majoritairement de ces retombées économiques.

Sommaire des retombées économiques et fiscales des dépenses d'investissement immobilier^{1, 2}
Québec

	Retombées économiques totales (2026 à 2045)				
	Capitale-Nationale	Reste du Québec	Total	Effets induits	Total + induits
Valeur ajoutée	2,8 G\$	1,3 G\$	4,2 G\$	0,2 G\$	4,4 G\$
Emplois	25 193 ETC	11 497 ETC	36 689 ETC	1 861 ETC	38 551 ETC
Revenus fiscaux et de parafiscalité	Qc	s. o.	1 156,7 M\$	54,5 M\$	1 211,2 M\$
	Can.	s. o.	439,0 M\$	22,5 M\$	461,5 M\$

¹ L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.
² Est exclu l'impôt sur le revenu des sociétés
Source : analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec, 2025

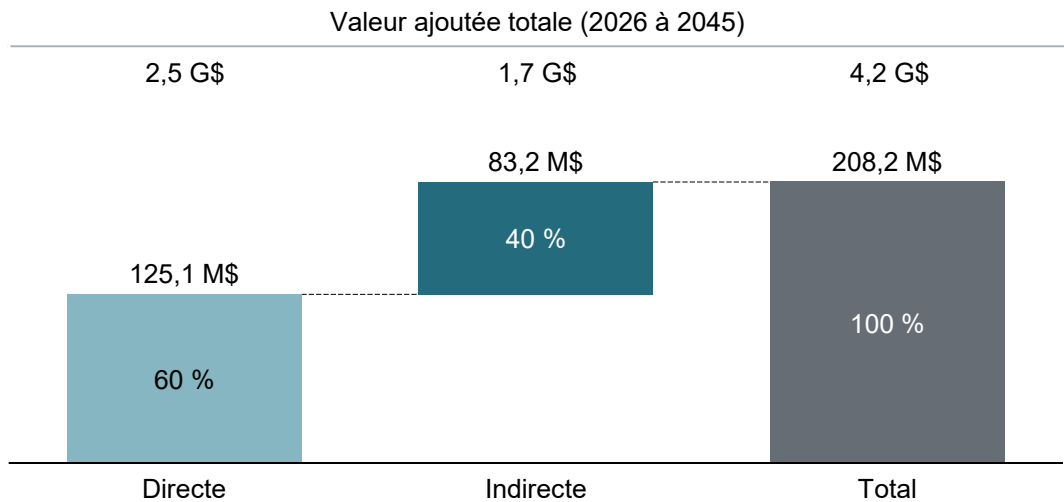
Les investissements immobiliers généreront 4,2 G\$ en valeur ajoutée d'ici 2045

Les retombées économiques issues des premiers fournisseurs (« directs ») représenteront 60 % de la valeur ajoutée générée, soit un total de 2,5 G\$ ou 125,1 M\$ annuellement en moyenne

- Les dépenses d'investissements immobiliers découlant de la réalisation du projet TramCité permettront d'apporter annuellement 83,2 M\$ en valeur ajoutée indirecte, pour un total de 1,7 G\$ au cours de la période. Ces retombées découleront de l'activité économique des autres fournisseurs (« indirects »)
- Globalement, 208,2 M\$ seront générés en valeur ajoutée en moyenne par année d'ici 2045. Rappelons que les retombées économiques ne seront pas linéaires dans le temps, alors qu'environ 70 % des investissements immobiliers sont prévus au cours de la première décennie de projection (2026 à 2045).

Valeur ajoutée annuelle moyenne sur la période 2026 à 2045¹

Québec, moyenne annuelle; en %



¹ L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.
Source : analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec, 2025



Un total de 1 834 emplois seront soutenus annuellement en moyenne par les investissements immobiliers

Une proportion de 61 % (1 117) des emplois annuels soutenus sera des emplois directs, c'est-à-dire des travailleurs des premiers fournisseurs

- De plus, 718 emplois indirects seront soutenus auprès des seconds fournisseurs.

Environ 59 % des emplois soutenus seront associés à la construction, dont une majorité dans le secteur résidentiel

- 24 % des emplois appartiendront aux autres services, c'est-à-dire les services professionnels comme pour l'architecture, la comptabilité, etc.

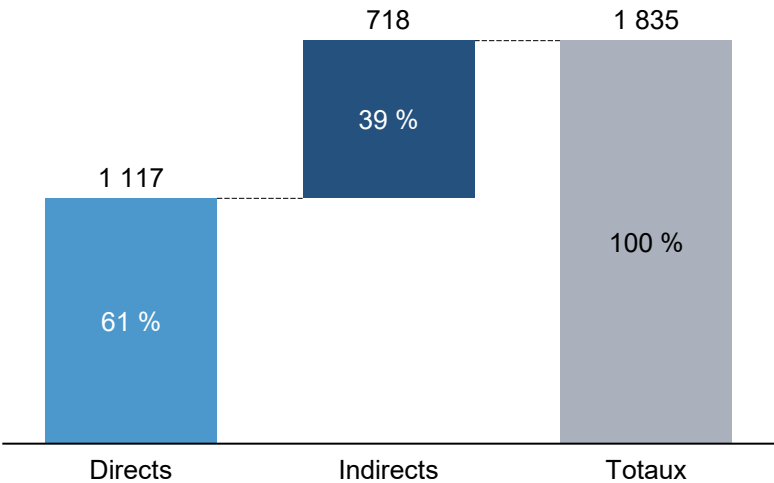
Le salaire annuel moyen des emplois soutenus se chiffrera à 78 300 \$, soit environ 25 % supérieur à la moyenne du Québec et de la Capitale-Nationale

- La masse salariale annuelle soutenue s'élèvera en moyenne à environ 144 M\$
- S'il devait y avoir du heures supplémentaire, cela hausserait la rémunération moyenne et réduirait le nombre de personnes en emploi.

Tout comme la valeur ajoutée générée, le nombre d'emplois soutenus annuellement ne sera pas linéaire dans le temps, avec des effets plus importants lors de la première décennie de projection (2026 à 2035).

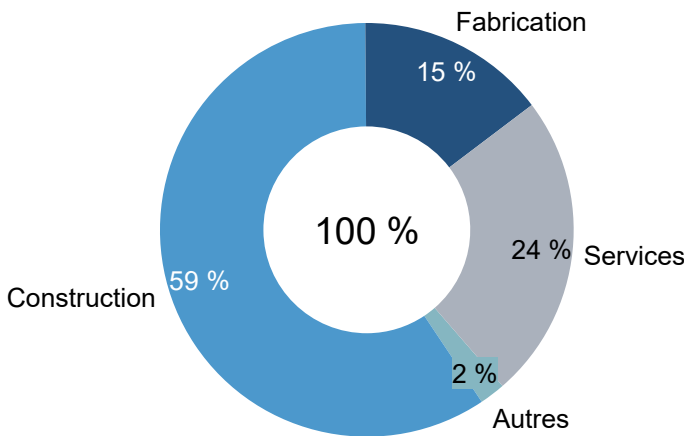
Emplois soutenus¹

Québec, moyenne annuelle (2026-2045); en ETC et en %



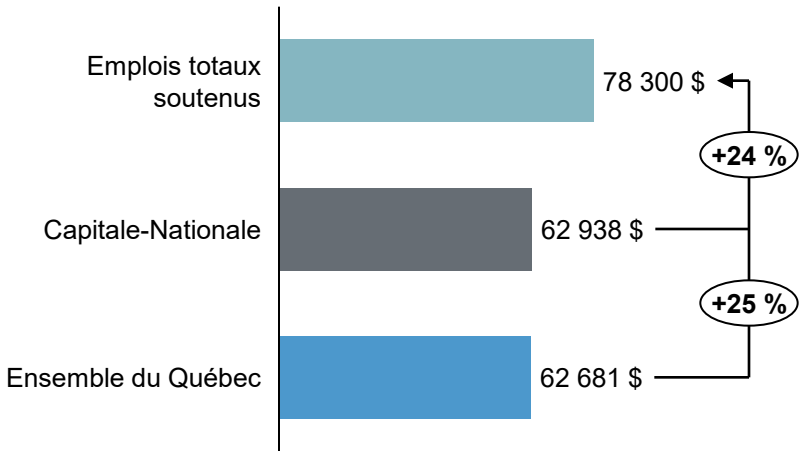
Répartition sectorielle des emplois soutenus¹

Québec; en %



Salaire moyen

Québec; en \$



¹ L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.
Source : analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec, 2025

Des revenus fiscaux et de parafiscalité de 1 156,7 M\$ pour le Québec d'ici 2045

Le Québec pourra compter sur des revenus fiscaux de 477,5 M\$ sous forme de taxe de vente et de taxes spécifiques, soit 41 % des revenus fiscaux et de parafiscalité totaux

- Ces revenus proviendront principalement des taxes applicables sur les propriétés résidentielles neuves
- L'impôt sur le revenu des particuliers représentera 18 % des revenus fiscaux et de parafiscalité totaux (208,8 M\$)
- Les revenus découlant de la parafiscalité s'élèveront à 404,5 M\$ pour le Québec.

De son côté, le Canada bénéficiera de revenus fiscaux et de parafiscalité totaux de 439,0 M\$

- À l'instar du Québec, la majorité des revenus (52 %) proviendront de la taxe de vente et des taxes spécifiques
- L'impôt sur le revenu des particuliers représentera 33 % des revenus fiscaux et de parafiscalité totaux (145,5 M\$)
- Les revenus découlant de la parafiscalité s'élèveront à 64,1 M\$ pour le Canada.

Revenus fiscaux bruts et de parafiscalité¹

Québec et Canada, total (2026-2045); en millions \$

	Québec			Canada		
	Directs	Indirects	Total	Directs	Indirects	Total
Impôt sur le revenu des particuliers	134,8	73,9	208,8	94,8	50,7	145,5
Fonds des services de santé (FSS)	41,1	24,8	65,9	s. o.	s. o.	s. o.
Taxe de vente et taxes spécifiques	463,4	14,1	477,5	221,7	7,7	229,4
Impôt sur le revenu des sociétés ²	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Sous-total	639,4	112,8	752,2	316,4	58,5	374,9
Parafiscalité	271,2	133,3	404,5	39,5	24,5	64,1
Total	910,6	246,1	1 156,7	355,9	83,0	439,0

57,8 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité annuels moyens pour le Québec

21,9 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité annuels moyens pour le Canada

¹ L'arrondissement des nombres peut expliquer l'écart entre la somme des éléments et le total présenté.

² Les modèles de retombées économiques, tels que celui de l'ISQ, n'estiment pas l'impôt sur le revenu des sociétés.

Source : analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec, 2025

Des effets induits supplémentaires de 11,7 M\$ en valeur ajoutée et 93 emplois soutenus en moyenne par année

Au total, les investissements immobiliers soutiendront 11,7 M\$ en valeur ajoutée induite en moyenne par année

- Par leurs dépenses de consommation, les travailleurs soutenus par les premiers fournisseurs du projet généreront 8,8 M\$ en valeur ajoutée induite
- Le résiduel sera issu des dépenses réalisées par les emplois indirects.

En plus de la valeur ajoutée induite, les investissements au Québec soutiendront en moyenne 93 emplois induits par an.

Les dépenses de consommation soutenues par le projet permettront au Québec et au Canada de percevoir des revenus fiscaux et de parafiscalité estimés respectivement à 2,7 M\$ et à 1,1 M\$

- Une majorité de ces retombées induites proviendra de la taxe de vente et des taxes spécifiques.



Retombées économiques et fiscales induites



11,7 M\$

Valeur ajoutée induite soutenue en moyenne par année



93 emplois ETC

Emplois induits soutenus en moyenne par année



2,7 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité induits en moyenne par année pour le Québec



1,1 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité induits en moyenne par année pour le Canada

Les retombées économiques des investissements immobiliers bénéficieront à toutes les régions du Québec, en particulier à la Capitale-Nationale.

Valeur ajoutée et emplois soutenus, selon la région

Québec, moyenne annuelle (2026-2045)

Retombées économiques dans le reste du Québec

Valeur ajoutée : 67,1 M\$ (32 %)

Emplois soutenus : 575 ETC (31 %)

Retombées économiques pour la Capitale-Nationale

Valeur ajoutée : 141 M\$ (68 %)

Emplois soutenus : 1 260 ETC (69 %)

Au total, la Capitale-Nationale récupérera 68 % de la valeur ajoutée produite par le projet ainsi que 69 % des emplois soutenus.

Les investissements immobiliers généreront plus de 141 M\$ annuellement en valeur ajoutée pour la Capitale-Nationale

La contribution économique du projet représenterait un effet équivalent de 0,3 % au PIB régional de la Capitale-Nationale^{1,2}

- À titre de comparaison, le PIB de la Capitale-Nationale a connu une croissance réelle de 1,2 % en moyenne par année dans les dix dernières années. Les retombées des investissements immobiliers découlant de la réalisation du projet TramCité correspondent ainsi au quart de la croissance historique
- En ajoutant les effets induits, l'économie de la Capitale-Nationale pourra bénéficier de retombées économiques annuelles de 149,4 M\$ en valeur ajoutée d'ici 2033

Finalement, 1 325 emplois seront soutenus annuellement dans la région. Ces emplois se trouveront principalement dans les secteurs de la construction et de la fabrication.



2,8 G\$

en valeur ajoutée totale générée d'ici 2045 (+0,2 G\$ en valeur ajoutée induite)

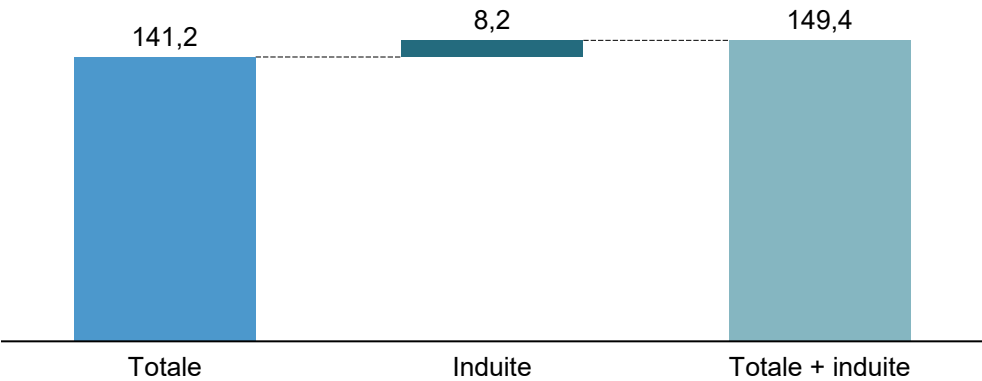


25 193

emplois ETC totaux soutenus d'ici 2045 (+1 300 emplois ETC induits)

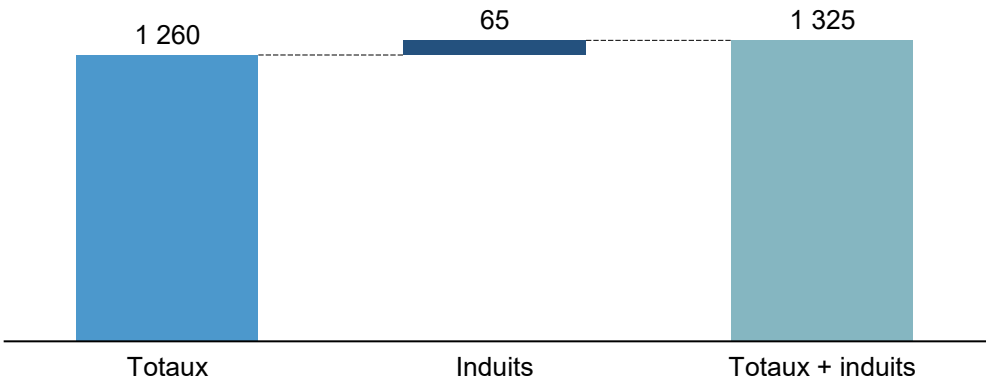
Valeur ajoutée générée dans la région

Capitale-Nationale, moyenne annuelle (2026-2045); en millions \$



Emplois soutenus dans la région

Capitale-Nationale, moyenne annuelle (2026-2045); en ETC



¹ Le PIB de la Capitale-Nationale en 2022 s'est chiffré à 48,2 G\$.

² Il s'agit d'une comparaison à une période fixe (par rapport à 2022) et non annuelle pendant les 20 années d'investissements immobiliers.

Sources : Institut de la statistique du Québec, analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec et intersectoriel régional du Québec d'Aviséo Conseil, 2025

Les investissements immobiliers généreront 67 M\$ annuellement en valeur ajoutée pour le reste du Québec

Si on ajoute les effets induits, les autres régions du Québec pourront bénéficier de retombées économiques annuelles de près de 70,5 M\$ en valeur ajoutée d’ici 2045

- Parmi les autres régions du Québec, c’est Chaudière-Appalaches qui bénéficiera le plus des retombées économiques associées aux investissements immobiliers, enregistrant 17 % des retombées générées dans le reste du Québec.

Finalement, 603 emplois seront soutenus annuellement dans les différentes régions

- À l’instar de la valeur ajoutée générée, ce sera la région de Chaudière-Appalaches qui enregistrera le plus d’emplois soutenus dans le reste du Québec.

 **1,3 G\$**

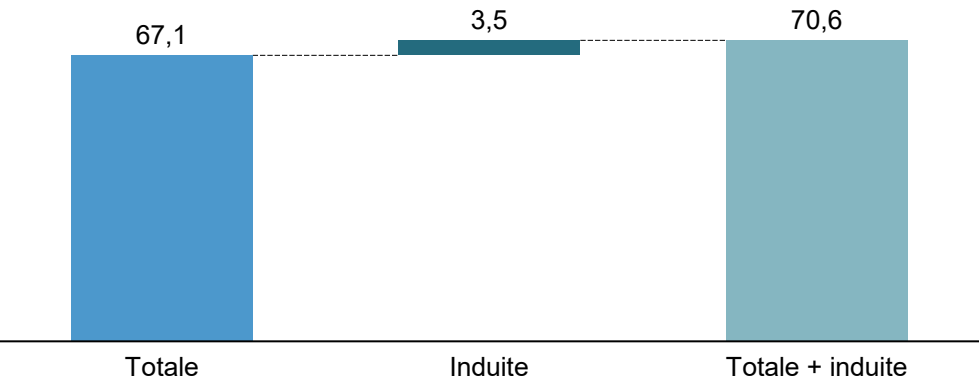
en valeur ajoutée totale générée d’ici 2045 (+0,1 G\$ en valeur ajoutée induite)

 **11 497**

emplois ETC totaux soutenus d’ici 2045 (+561 emplois ETC induits)

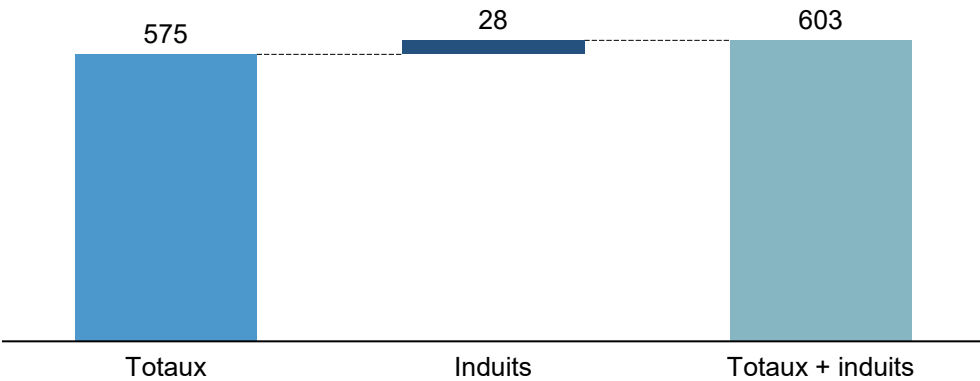
Valeur ajoutée générée dans le reste du Québec

Reste du Québec, moyenne annuelle (2026-2045); en millions \$



Emplois soutenus dans le reste du Québec

Reste du Québec, moyenne annuelle (2026-2045); en ETC





Conclusion

Mise en contexte et objectifs de l'étude

Projet TramCité – retombées économiques et fiscales

Activité immobilière – retombées économiques et fiscales

Conclusion

Annexes

Le projet TramCité contribuera de manière importante à l'économie du Québec et de la Capitale-Nationale

La présente étude a permis de mettre en lumière l'apport économique que généreront les dépenses d'investissement du projet TramCité ainsi que ses effets sur l'activité immobilière

- Un total de 9,5 G\$ en valeur ajoutée sera généré d'ici 2045, dont 67 % spécifiquement dans la région de la Capitale-Nationale
- Près de 78 000 emplois seront également soutenus sur la période. 69 % de ces emplois seront soutenus sur le territoire de la Capitale-Nationale
- 2,1 G\$ de revenus fiscaux et de parafiscalité seront générés pour le Québec d'ici 2045.

Sommaire des retombées économiques et fiscales directes et indirectes

Québec; en milliards \$ et en ETC

	Investissements du projet TramCité (d'ici 2033)			Investissements immobiliers (d'ici 2045)			Ensemble des retombées estimées (d'ici 2045)		
	Capitale- Nationale	Reste du Québec	Sous- total	Capitale- Nationale	Reste du Québec	Sous- total	Capitale- Nationale	Reste du Québec	Total
Valeur ajoutée (en milliards \$)	3,5	1,8	5,3	2,8	1,3	4,2	6,3	3,1	9,5
Emplois soutenus (en ETC)	29 069	12 150	41 219	25 193	11 497	36 689	54 262	23 647	77 908
Revenus fiscaux et de parafiscalité (en milliards \$)	s. o.	s. o.	0,9	s. o.	s. o.	1,2	s. o.	s. o.	2,1
	s. o.	s. o.	0,3	s. o.	s. o.	0,4	s. o.	s. o.	0,8

Source : analyse Aviséo Conseil selon les estimations du modèle de l'Institut de la statistique du Québec et intersectoriel régional du Québec d'Aviséo Conseil, 2025

Des retombées économiques induites additionnelles seront également générées

0,4 G\$

Valeur ajoutée induite, dont 0,2 G\$ découlant des investissements du projet TramCité et 0,2 G\$ généré par les investissements immobiliers

5 074 emplois ETC

Emplois induits soutenus, dont 3 213 découlant des investissements du projet TramCité et 1 861 générés par les investissements immobiliers

73,2 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité pour le Québec

30,5 M\$

Revenus fiscaux et de parafiscalité pour le Canada



Des effets importants qui se feront sentir lorsque le TramCité sera opérationnel

Les effets analysés dans la présente étude découlent de dépenses d'investissement liées à la réalisation du projet TramCité. Bien que ces investissements soient porteurs de retombées économiques importantes, ils ne constituent qu'une partie des effets attendus. Les bénéfices les plus significatifs pour les usagers émergeront une fois le tramway en service, à mesure que ses effets sur la mobilité, le temps de déplacement et l'attractivité urbaine se concrétiseront. Plusieurs de ces retombées économiques sont quantifiables et pourraient faire l'objet d'analyses spécifiques dans le cadre de travaux subséquents.

CONCLUSION

Des effets encore plus significatifs pour Québec



Gains de temps

L'ajout d'un tramway améliore la fiabilité des temps de parcours et allège la congestion routière, permettant des gains de temps à la fois pour les automobilistes et les usagers du transport en commun.



Rabattement de l'offre de transport collectif

Le tramway libérera la flotte d'autobus qui dessert actuellement son tracé. L'insertion de cinq pôles d'échanges le long du tracé permettra d'améliorer l'offre de transport collectif sur l'ensemble du territoire régional.



Productivité

L'augmentation de l'offre de travail découlant des gains de temps et les effets d'agglomération sont aussi d'importants gains économiques à mettre de l'avant qui pourraient se traduire par une hausse de la productivité.



Effets redistributifs

L'effet du transport collectif sur le bien-être des différents ménages, des plus vulnérables aux mieux nantis, est positif et peut être formellement estimé.



Attraction de la main-d'œuvre

Une hausse de l'offre en transport en commun crée un effet direct sur l'attractivité des entreprises et, de facto, de la main-d'œuvre, notamment celle issue de l'immigration.



Enrichissement des ménages

Les ménages utilisant les transports en commun engendrent généralement moins de dépenses liées au transport. Certains ménages peuvent renoncer à l'achat d'un véhicule supplémentaire. Cette substitution de consommation est favorable à l'économie québécoise.



Annexes

Mise en contexte et objectifs de l'étude

Projet TramCité – retombées économiques et fiscales

Activité immobilière – retombées économiques et fiscales

Conclusion

Annexes



Annexe 1 : Approche méthodologique et principales hypothèses

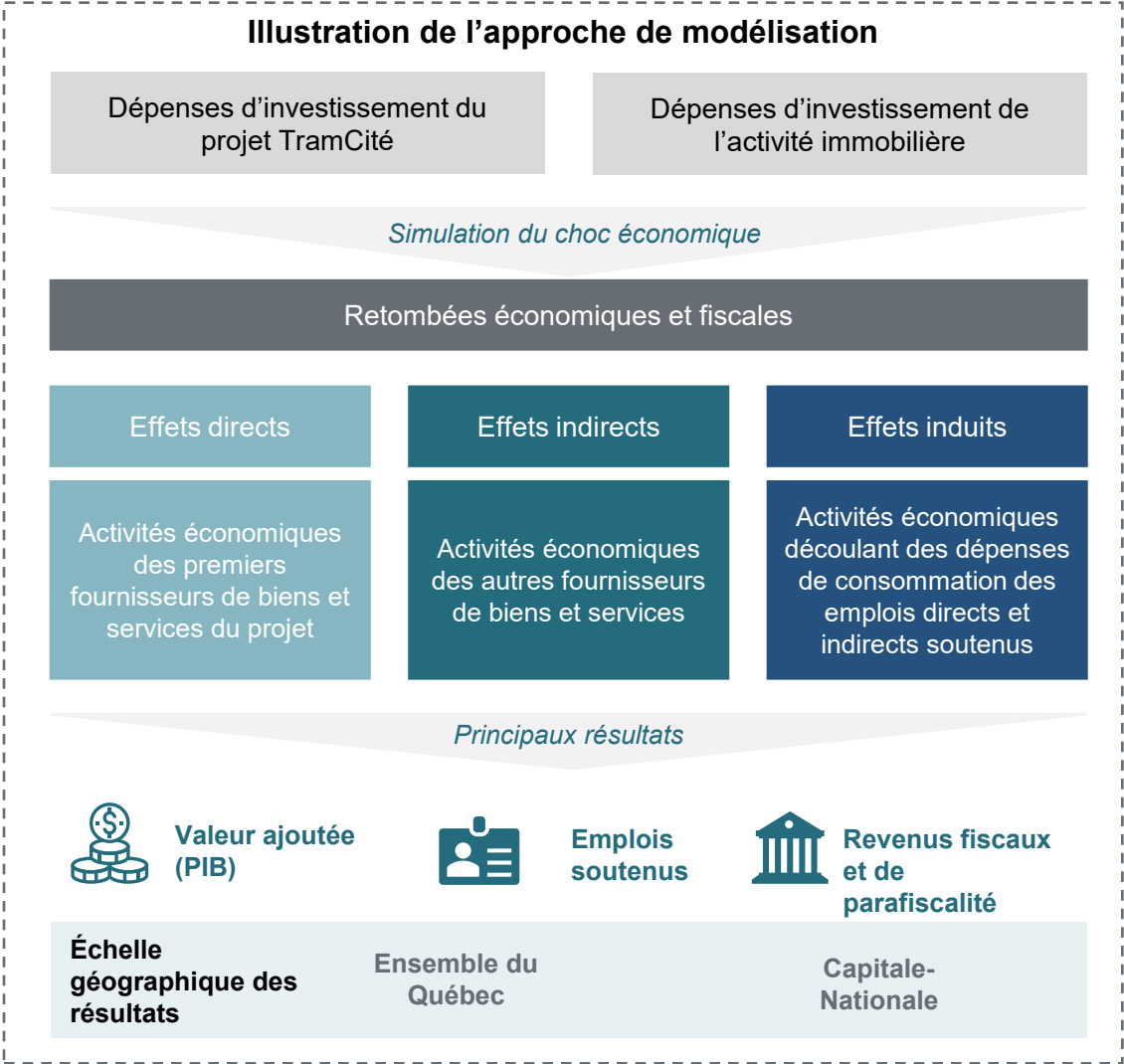
Les retombées économiques sont mesurées à l'aide d'un modèle intersectoriel d'entrées-sorties

L'estimation des retombées économiques et fiscales vise à mesurer les répercussions de l'injection de dépenses dans l'économie (le « choc de dépenses »)

- Pour les retombées du projet TramCité, le choc de dépenses a été calibré à partir d'une collecte auprès de l'équipe de TramCité
- Pour les retombées immobilières, le choc de dépenses a été calibré à partir d'une enquête auprès de promoteurs immobiliers ainsi que d'une revue de littérature.

Via les dépenses d'investissement, le projet TramCité a des effets directs qui représentent l'incidence sur les premiers fournisseurs de biens et services, et des effets qui se répercutent par des retombées économiques sur les autres fournisseurs via un effet de cascade (effets indirects)

- Les retombées directes et indirectes ont été estimées à l'aide du modèle entrées-sorties de l'Institut de la statistique du Québec¹ pour l'ensemble du Québec et du modèle intersectoriel régional du Québec (IRQ)² d'Aviseo pour les régions concernées
 - Ces deux modèles mesurent l'effet de cascade des dépenses à partir de la structure économique à l'échelle nationale et régionale afin de déterminer la distribution des effets directs et indirects sur les territoires à l'étude.
- Finalement, les dépenses d'investissement soutiennent des emplois. Les travailleurs qui occupent ces emplois réaliseront à leur tour des dépenses de consommation additionnelles qui stimuleront l'activité dans plusieurs secteurs de l'économie, créant ainsi des effets induits
 - Les effets induits ont été calculés en fonction des coefficients de l'ISQ sur les dépenses personnelles des ménages. Aviseo a également utilisé une méthodologie prudente en appliquant un salaire de réserve aux emplois soutenus.



¹ Pour plus d'information sur le modèle de l'ISQ, le lecteur est invité à consulter le guide d'utilisation du modèle sur le site de l'ISQ.

² Le modèle IRQ est présenté aux pages suivantes. Sources : Institut de la statistique du Québec, analyse Aviseo Conseil, 2025

L'estimation de retombées économiques exige des hypothèses et la prise en compte de limites

Aviso a posé une série d'hypothèses afin de réaliser l'estimation des retombées économiques et fiscales des dépenses d'investissement liées au projet TramCité

- Pour les dépenses d'investissement du projet TramCité, les estimations sont basées sur les structures de dépenses fournies par l'équipe de TramCité et transmises en mai 2025. Le montant d'investissement de 7,6 G\$ pour le projet TramCité a été estimé en 2024 dans une phase de planification. Aviso a utilisé dans ses modélisations l'ensemble des dépenses présentées
- Pour les dépenses d'investissement de l'activité immobilière, les estimations sont basées sur une revue de littérature ainsi que sur les informations transmises par les promoteurs immobiliers quant aux coûts de construction actuels. Le montant d'investissements immobiliers de 5,9 G\$ découlant de la réalisation du tramway a été estimé en 2025 et représente notamment les intentions d'investissements des promoteurs immobiliers sur la période 2026 à 2045
 - Les estimations sont plus robustes sur la période de 2026 à 2035, car les prévisions sur la deuxième décennie (2036 à 2045) excèdent l'horizon de planification des promoteurs immobiliers
 - Les retombées économiques considérées proviennent exclusivement des dépenses de construction résidentielle et commerciale. Elles excluent les investissements additionnels en infrastructures publiques susceptibles de survenir au cours de la période étudiée.
- L'étude a été réalisée entre mai et septembre 2025. Tout changement dans le pourtour du projet ou dans la structure industrielle du Québec et de ses régions pourrait engendrer une hausse ou une baisse des retombées économiques
- L'estimation des retombées économiques est basée sur les structures industrielles régionales du modèle intersectoriel (entrées-sorties) IRQ et de l'ISQ
- La quantification des dépenses et l'estimation des retombées économiques sont réalisées et présentées en dollars canadiens de 2024
- Les répercussions sur les revenus des gouvernements sont basées sur la structure fiscale de 2024. Les retombées pourraient varier si le régime fiscal changeait
- Les revenus fiscaux des gouvernements excluent l'impôt sur le revenu des sociétés
- Les effets directs, indirects et induits sont estimés à l'échelle de la région de la Capitale-Nationale et de l'ensemble du Québec
- Les analyses complémentaires, telles que les salaires moyens, ont été réalisées à partir des données publiques secondaires disponibles entre mai et septembre 2025. Les données publiques sont parfois sujettes à révision.



Annexe 2 : Présentation du modèle IRQ

Présentation du modèle IRQ (1/2)



Au Québec, la plupart des études de retombées économiques ont recours au modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Or, ce modèle permet seulement d'établir les retombées à l'échelle de l'ensemble du Québec. Aviseo a ainsi développé le modèle intersectoriel régional du Québec (le modèle IRQ) pour estimer les retombées par région

- À l'instar du modèle intersectoriel de l'ISQ, le modèle IRQ est un instrument qui permet de simuler les effets d'un choc sur les différentes régions administratives du Québec
- Les données de base utilisées dans le modèle IRQ d'Aviseo proviennent de Statistique Canada, de l'Agence canadienne du revenu, de l'Institut de la statistique du Québec et du ministère des Finances du Québec.

Le modèle IRQ fonctionne de façon itérative. Il estime en rondes successives les retombées économiques d'une dépense effectuée dans le cadre d'un projet ou d'une activité, en déterminant de quelle façon la demande supplémentaire de biens et services se propage entre les secteurs productifs sollicités

- Plus précisément, cette répartition des retombées s'effectue en fonction d'une redistribution successive de revenus et de dépenses, processus connu sous le nom de propagation de la demande
- À chaque cycle de dépenses, le montant d'argent qui reste dans l'économie diminue à cause de trois facteurs principaux : les importations de biens et services des autres pays et des neuf autres provinces, les impôts et taxes prélevés par les gouvernements et l'épargne des propriétaires et des entreprises
- À chacun des cycles de dépenses, des achats dirigés vers les entreprises québécoises en provenance des autres provinces entrent dans le modèle. Ceci permet un calcul plus précis des vraies retombées économiques puisque les entreprises québécoises sont des fournisseurs importants pour plusieurs industries réparties dans diverses provinces
- Par ailleurs, le processus de propagation de la demande applique le principe selon lequel toute dépense d'un agent économique constitue un revenu pour un autre agent qui, à son tour, fait des dépenses, et ainsi de suite.

Présentation du modèle IRQ (2/2)



Le modèle IRQ permet aussi de classer les retombées économiques en distinguant les effets directs et indirects

- Les **effets directs** correspondent aux retombées économiques générées dans les secteurs directement touchés par les dépenses initiales
- Les **effets indirects**, quant à eux, correspondent aux retombées économiques imputables aux dépenses effectuées auprès des fournisseurs en biens et services du secteur initial et auprès des fournisseurs de ces derniers
- Ces effets (directs et indirects) sont généralement exprimés en fonction des emplois ou de la valeur ajoutée (masse salariale versée aux travailleurs, revenus nets d'entreprises et autres revenus).

Somme toute, le modèle IRQ constitue une représentation simplifiée de l'économie québécoise. En conséquence, il n'intègre pas tous les phénomènes économiques qui peuvent exister et repose sur des hypothèses qui doivent être connues afin de pouvoir l'utiliser adéquatement et interpréter correctement ses résultats

- Les principales hypothèses et contraintes à considérer lors du processus de modélisation utilisé en analyse intersectorielle sont que les industries ont la capacité nécessaire pour atteindre la production exigée par la demande supplémentaire de biens et de services. À moins d'indication contraire, les secteurs ne nécessitent pas de nouveaux investissements en construction ou d'achats supplémentaires de machines et de matériel. Ainsi, les résultats sont plus adéquats si l'on simule des changements de dépenses qui représentent des calculs de montants à la marge par rapport à l'importance du secteur étudié

- Également, le modèle fonctionne de façon statique, ce qui implique que les estimations sont réalisées sur la base d'une structure fixe des échanges entre les entreprises. Il ne tient pas compte d'économies d'échelle pouvant en découler
- De plus, il ne tient pas compte des variations des prix à la suite d'un changement de l'offre ou de la demande d'un bien ou d'un service et donc ne prend pas en considération le phénomène de rareté ni les effets de substitution entre les intrants de production.

Malgré ces limites, le modèle IRQ constitue un outil pertinent pour l'analyse présentée dans ce rapport.

En effet, l'analyse d'une activité établie comme celle de l'immobilier commercial, à la différence de l'analyse d'une nouvelle activité économique, pose moins de défis à cet égard

- Les échanges récurrents de biens et services entre les donneurs d'ouvrage et leurs fournisseurs ont permis de stabiliser les prix au fil des ans.



Annexe 3 : Principales définitions

Définitions pour des études de retombées économiques (1/2)

Autres fournisseurs	Les autres fournisseurs correspondent aux fournisseurs subséquents ou aux fournisseurs des premiers fournisseurs. Ils génèrent les retombées indirectes.
Autres travailleurs	Les autres travailleurs représentent les entreprises individuelles, soit les travailleurs autonomes. Ils sont estimés sur la base du revenu mixte brut qui, lui, représente la rémunération du travail et du capital des entreprises individuelles – versée en salaires aux travailleurs autonomes.
Dollars constants	Les dollars constants correspondent à une normalisation des dollars observés sur plusieurs années et exprimés selon leur valeur (ou leur pouvoir d'achat) au cours d'une seule année. Une unité mesurée en dollars constants est corrigée pour l'inflation (les variations de prix), ce qui permet de la comparer à travers le temps, c'est-à-dire pour un pouvoir d'achat constant. Par exemple, le PIB nominal du Québec observé entre 2007 (en dollars courants de 2007) et 2017 (en dollars courants de 2017) peut être ajusté en fonction de l'inflation et être exprimé en dollars constants de 2007. Le PIB nominal 2007-2017 ajusté pour l'inflation correspond au PIB réel 2007-2017.
Dollars courants	Les dollars courants renvoient à la valeur d'une monnaie à la période courante. Par exemple, le PIB nominal de 2007 est exprimé en dollars de 2007 et le PIB nominal de 2017 est exprimé en dollars de 2017. Les dollars courants de 2007 ne sont pas comparables aux dollars courants de 2017, puisque le niveau des prix et donc les pouvoirs d'achat des deux périodes sont différents.
Effet direct	L'effet direct est l'incidence sur l'économie attribuable au choc de dépenses dans le secteur stimulé par la dépense. Il est associé aux effets immédiats engendrés sur les premiers fournisseurs par les dépenses analysées.
Effet indirect	Les effets indirects découlent de la demande en biens et services nécessaires aux activités pour répondre à la demande du premier secteur stimulé par la dépense. Ces effets correspondent, par exemple, à la demande de biens intermédiaires auprès des autres fournisseurs (p. ex., pièces de rechange, services professionnels, services techniques spécialisés, services de transport). La répartition de la demande de biens et services dans les secteurs productifs québécois s'effectue ainsi en rondes successives. Moins une industrie donnée nécessitera d'importations pour ses intrants, ou plus le choc de dépenses initial fera appel à des industries présentes sur le territoire, plus les retombées économiques indirectes seront importantes.
Effet induit	Les retombées induites surviennent quand les travailleurs touchés par le choc initial dépensent les revenus de production reçus en rémunération. Ainsi, les salaires et traitements ainsi que les revenus mixtes bruts sont dépensés en biens et services dans l'économie, et ces dépenses sont à l'origine d'un nouveau cycle de retombées. De nouveaux emplois sont nécessaires pour répondre à ce nouvel accroissement de la demande finale. Les revenus qui sont générés par ce choc sont à leur tour réinjectés dans l'économie sous forme d'achats de biens et services.

Définitions pour des études de retombées économiques (2/2)

Emplois soutenus	Les emplois soutenus sont issus de la demande de travail des secteurs d'activité qui doivent engager des employés dans leur processus de production afin de répondre à la demande de biens et services issue de la dépense initiale. Les emplois soutenus représentent la charge de travail annuelle utilisée par une industrie pour satisfaire la demande qui lui est adressée. Les emplois soutenus ne correspondent pas à des emplois créés puisqu'il s'agit d'un équivalent en ce qui concerne la charge de travail plutôt que d'une comptabilisation d'emplois.
Équivalent temps complet en année-personne (ETC)	Une année-personne correspond à une personne travaillant un nombre d'heures normalement travaillées dans un secteur donné pendant une année. Ainsi, le nombre d'années-personnes permet de comptabiliser sur une base commune les travailleurs à temps plein, ceux qui font des heures supplémentaires, ceux qui travaillent à temps partiel et les employés saisonniers. Par exemple, pour un employé qui a travaillé durant 3 mois pour un total de 600 heures, si les employés du secteur étudié ont des semaines de 40 heures sur une base régulière, l'équivalent temps plein associé à ce travailleur est : $600 \text{ h} / (52 \text{ sem.} * 40 \text{ h/sem.}) = 0,29 \text{ année-personne}$.
Fuites	Les fuites font référence à la demande de biens et services qui ne génèrent pas d'activité additionnelle auprès des fournisseurs québécois. Elles sont principalement constituées des importations interprovinciales et internationales, de l'utilisation de stock ou d'achats de biens usagés.
Parafiscalité	La parafiscalité fait référence aux contributions des employés et des employeurs aux différents fonds de sécurité sociale. Les cotisations au Régime de rentes du Québec (RRQ) font notamment partie de la parafiscalité collectée par le gouvernement du Québec, ainsi que les cotisations à la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) et au Régime québécois d'assurance parentale (RQAP). La parafiscalité fédérale représente, quant à elle, les cotisations pour l'assurance-emploi.
Premiers fournisseurs	Les premiers fournisseurs sont les fournisseurs immédiats ou les fournisseurs du secteur sollicité par la dépense initiale. Ils représentent les effets directs dans cette étude.
Revenus fiscaux bruts	Les revenus fiscaux bruts représentent l'ensemble des revenus perçus par les gouvernements.
Taux de croissance annuel composé (TCAC)	Le TCAC est le taux de croissance annuel moyen d'un indicateur sur une période donnée. Il ne s'agit pas du taux de croissance réel, mais d'un taux de croissance moyen et constant pour la période donnée.
Valeur ajoutée et produit intérieur brut (PIB)	Le PIB est un indicateur qui mesure la valeur ajoutée associée aux biens et services produits par les agents économiques d'une région au cours d'une période donnée. Lorsqu'une société fabrique un produit ou fournit un service, elle est rarement l'artisane de tout ce qui compose le produit ou le service. Généralement, elle a acheté des matières premières et des produits semi-finis ou finis, en plus d'avoir obtenu les services d'autres entreprises (consommations intermédiaires) pour assurer sa propre production. Par ailleurs, d'un point de vue macroéconomique, que la valeur ajoutée soit directe ou indirecte, elle est essentiellement constituée du bénéfice brut d'exploitation (une variable économique qui s'apparente au BAIIA en comptabilité) et de la masse salariale. Enfin, comme le PIB est habituellement présenté comme un flux annuel de production, il n'est généralement pas opportun de présenter la somme du PIB d'une activité sur plusieurs années.



Annexe 4 : Revue de littérature sur l'activité immobilière

Le transport collectif structurant augmente l'attrait des zones résidentielles qu'il dessert

Pour les résidents établis dans les secteurs directement desservis par un système de transport collectif structurant tel qu'un tramway, les bénéfices sont concrets et multiples

- Ce type d'infrastructure améliore l'accessibilité aux pôles d'emploi, aux services publics et aux commerces de proximité, tout en réduisant la dépendance à l'automobile
- Sa valeur se mesure à la fois par l'élargissement des options de déplacement et par la diminution des contraintes liées au temps, aux coûts et à la congestion.

Utilités du tramway du point de vue des résidents

1

Mobilité et connectivité urbaines renforcées

Un tramway offre un service rapide, fiable et confortable. Il relie de façon continue des quartiers auparavant moins accessibles et contribue à atténuer la congestion routière. En réduisant les temps de parcours et en améliorant la fluidité des déplacements, il accroît l'accessibilité fonctionnelle et renforce l'attrait résidentiel des secteurs desservis.

2

Ajout d'une autre option que l'automobile

Constituant une option performante, le tramway limite le recours à la voiture individuelle. L'implantation de stations à proximité des zones résidentielles modifie les comportements de mobilité, génère des économies directes pour les ménages et représente un avantage déterminant pour les personnes sans véhicule.

3

Amélioration du cadre de vie urbain

En réduisant la pression sur le stationnement et en libérant de l'espace pour des usages publics ou actifs, comme les aménagements piétonniers et cyclables, le tramway encourage un développement urbain plus compact et diversifié autour de ses stations. Il contribue ainsi à accroître l'attractivité résidentielle et la vitalité économique des quartiers desservis.



L'attractivité résidentielle accrue incite les promoteurs à investir à proximité des projets de transport structurant

En renforçant l'attractivité résidentielle des secteurs desservis, un système de transport collectif structurant tel qu'un tramway modifie directement les paramètres de faisabilité des projets immobiliers

- Cette attractivité accrue se traduit par une capacité plus élevée de densification le long du tracé, ce qui constitue un incitatif majeur pour les promoteurs
- Une absorption plus rapide et plus prévisible facilite la mise en marché et la location, en réduisant les risques d'inoccupation et en accélérant la rentabilisation
- Le caractère permanent de l'infrastructure contribue à la stabilité de la demande à long terme, réduisant l'incertitude pour les investisseurs et consolidant les conditions propices à un développement soutenu.

Ces mécanismes créent un environnement économique qui réduit les risques et accroît la rentabilité des projets immobiliers situés à proximité du tracé. Ils favorisent ainsi des investissements plus nombreux et de plus grande ampleur, tout en renforçant la prévisibilité des conditions d'exploitation à long terme

- À long terme, la localisation privilégiée des projets près des axes de transport structurant favorise l'émergence de pôles urbains mieux intégrés, soutient la mixité fonctionnelle et renforce la valeur foncière durable des quartiers desservis
- Les expériences documentées dans d'autres villes montrent que la proximité immédiate d'un tramway peut accroître la valeur immobilière résidentielle de 5 % à 15 % et réduire de moitié le temps d'absorption de nouvelles unités.

Conditions propices à l'investissement immobilier

Élément	Description
Concentration de la demande résidentielle	Le tramway renforce l'accessibilité d'un secteur, attirant un plus grand nombre de ménages souhaitant y habiter, ce qui augmente le potentiel de commercialisation des projets résidentiels.
Potentiel de densification	La demande localisée plus forte permet de justifier des projets plus denses, ce qui améliore la rentabilité en répartissant les coûts fixes sur un plus grand nombre d'unités.
Absorption plus rapide et prévisible	La concentration des acheteurs ou locataires à proximité du tracé permet de mieux planifier la cadence de livraison des unités, en limitant le risque d'inventus.
Stabilité des conditions à long terme	Le caractère permanent d'un tramway structure les choix de localisation des ménages à long terme, réduisant l'incertitude pour les promoteurs.
Incitatif à la construction	L'ensemble de ces conditions améliore les perspectives de rentabilité et réduit les risques associés, augmentant la probabilité qu'un projet soit lancé à proximité du tracé.

L'achalandage accru autour des tramways bénéficie au développement commercial

En plus d'accroître l'attrait résidentiel et de renforcer la faisabilité des projets immobiliers, les systèmes de transport structurant génèrent un afflux régulier de clientèle pour les commerces situés à proximité

- Implantés dans des corridors stratégiques, les tramways modifient les habitudes de mobilité et favorisent la fréquentation piétonne, créant des conditions propices au développement de pôles commerciaux de proximité.

Un levier d'animation urbaine

Le tramway agit comme un moteur d'animation urbaine en augmentant l'accessibilité et la visibilité des artères commerciales. Ces conditions renforcent l'attractivité des commerces et favorisent l'émergence d'une offre de proximité diversifiée

- L'accessibilité accrue élargit la clientèle potentielle en desservant à la fois les résidents, les travailleurs et les visiteurs
- En générant un bassin de clientèle stable, le tramway renforce les conditions de rentabilité pour les commerces, ce qui encourage l'ouverture de nouveaux établissements et soutient une offre de proximité plus diversifiée
- Les études montrent d'ailleurs que l'effet d'un système de transport structurant tel qu'un tramway sur les entreprises est durable. Celles situées à proximité de ces infrastructures présentent des taux de survie plus élevés et bénéficient d'un environnement économique plus stable.

En favorisant la concentration des commerces autour de pôles accessibles et dynamiques, les tramways contribuent à renforcer la trame fonctionnelle des quartiers et soutiennent l'émergence de milieux urbains complets et durables.

Une infrastructure intégrée à la trame urbaine



Le tramway s'insère au cœur de l'espace public, circulant sur des voies réservées mais intégrées au tracé des artères urbaines, en continuité directe avec les trottoirs, les commerces et les fonctions urbaines adjacentes

- Contrairement à d'autres modes structurants souvent séparés de la rue, il préserve une accessibilité piétonne directe et renforce l'animation des artères commerçantes
- Cette insertion au niveau de la rue soutient le développement de pôles de proximité cohérents, où la mobilité, l'activité commerciale et la vie de quartier se renforcent mutuellement.

Le développement se concentre autour des pôles d'échanges intermodaux

Les pôles d'échanges intermodaux constituent des ancrages particulièrement attractifs pour le développement immobilier en raison de leur forte connectivité, de leur grande accessibilité et de leur rôle structurant dans l'organisation du réseau de transport collectif

- En connectant plusieurs modes de déplacement, ces pôles génèrent un potentiel de fréquentation élevé et soutenu, qui se traduit par une valorisation stratégique du foncier environnant
- L'effet combiné de la centralité fonctionnelle et de l'accessibilité intermodale rend ces espaces plus propices à accueillir des projets immobiliers d'envergure. Les investisseurs y perçoivent un environnement porteur pour la mise en marché de logements, de commerces ou d'espaces mixtes.



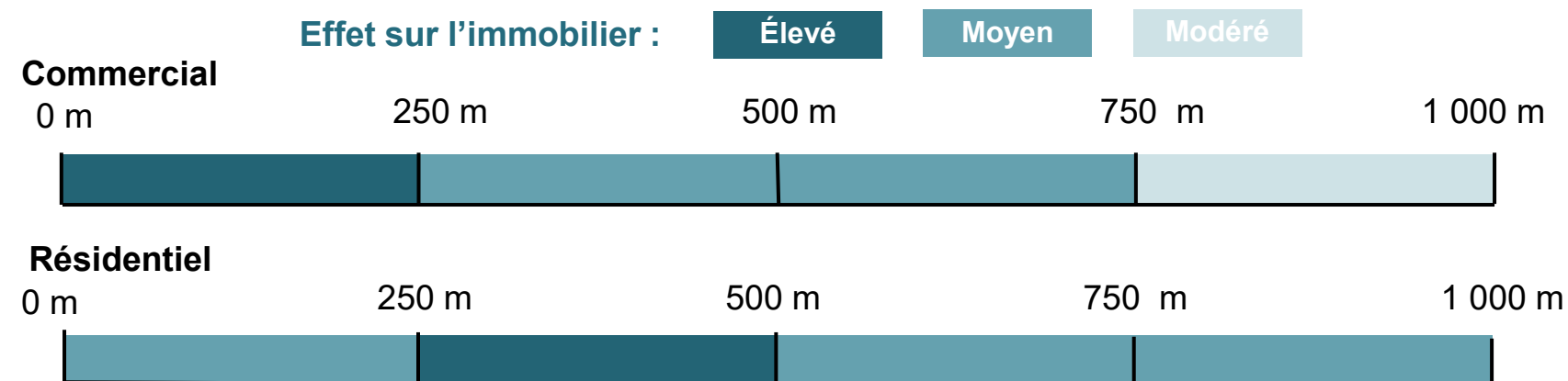
Le rayon d'influence sur le développement immobilier varie selon l'usage du foncier

D'après la littérature, les systèmes de transport collectif structurants exercent une influence différenciée sur le développement immobilier, selon la vocation des projets.

Les projets à vocation commerciale tendent à se concentrer à très faible distance du tracé (250 m et moins), dans des zones où l'achalandage piétonnier est maximal, ce qui favorise leur visibilité et leur accessibilité. L'intensification du développement commercial se manifeste ainsi principalement dans un rayon de 750 m autour des stations.

Les projets résidentiels s'inscrivent dans un rayon d'influence plus étendu, pouvant atteindre 1 000 m. Les travaux recensés indiquent toutefois une croissance particulièrement marquée entre 250 m et 500 m, zone dans laquelle les résidents bénéficient pleinement des avantages liés à la proximité du tramway, tout en limitant les effets indésirables associés à une trop grande proximité.

Rayon d'influence d'un système de transport structurant sur le développement immobilier



Le développement immobilier dépend de la présence de leviers complémentaires au système de transport structurant

Facteurs de succès		Description
	Prévisibilité du calendrier et de l'emplacement	Les projets immobiliers émergent plus facilement lorsqu'un calendrier clair de construction et de mise en service est annoncé, que l'emplacement exact des stations est confirmé, et que les intentions sont bien communiquées, réduisant l'incertitude pour les investisseurs.
	Environnement piétonnier attrayant et sécuritaire	Une trame urbaine favorisant la marche, combinée à un sentiment de sécurité autour des stations, accroît la désirabilité du secteur, facilite l'adhésion des résidents et soutient l'animation des milieux de vie.
	Zonage facilitant la densification et les usages mixtes	Des règlements de zonage permettant les usages mixtes, la densité et une réduction des normes de stationnement sont essentiels pour stimuler les projets à proximité du tracé et répondre aux besoins évolutifs du marché.
	Stabilité dans la gouvernance et incitatifs au développement	Une gouvernance stable ainsi que des mesures de soutien et des incitatifs financiers clairs de la part des autorités gouvernementales améliorent la confiance des développeurs et facilitent la mobilisation des capitaux privés à chaque étape du projet.
	Qualité des aménagements et atouts urbains	La présence d'écoles, de parcs, d'espaces verts et de services de proximité bien intégrés dans l'environnement urbain favorise l'attractivité résidentielle autour du tramway en bonifiant la qualité du cadre de vie.
	Potentiel foncier mobilisable	La disponibilité de terrains non contaminés et constructibles, notamment dans des secteurs sous-utilisés, constitue un prérequis fondamental pour permettre l'essor rapide de nouveaux projets à proximité des stations.



Annexe 5 : Analyse de l'activité immobilière à Québec

L'activité immobilière sur le territoire de la ville de Québec est caractérisée par l'essor du multilogement

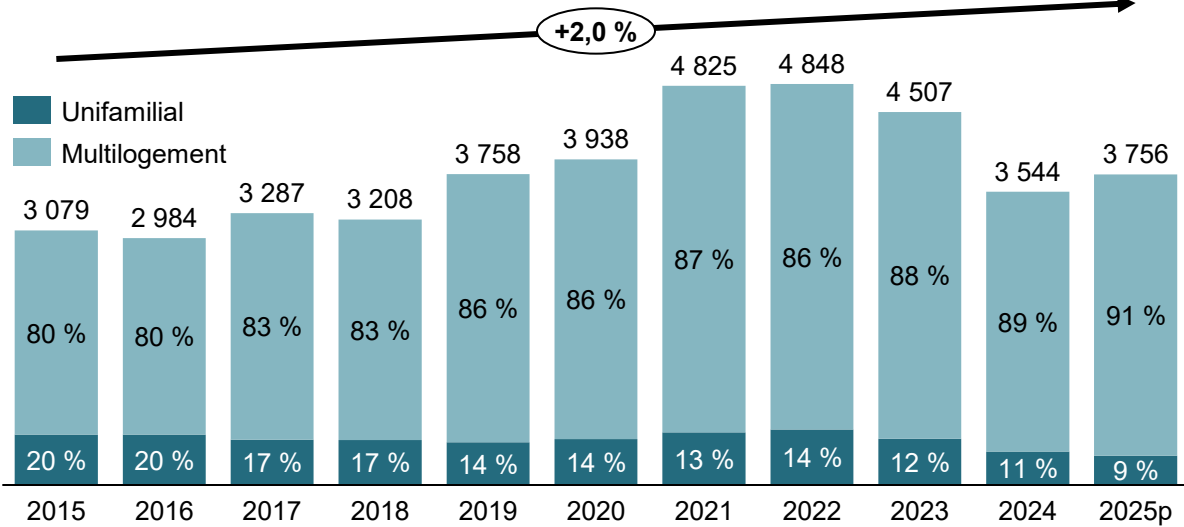
Les mises en chantier ont crû à un rythme annuel moyen de 2 % au cours de la dernière décennie, franchissant les 4 800 unités en moyenne mobile entre 2021 et 2022

- Cette progression s'explique entièrement par l'essor du multilogement, qui représente désormais plus de 90 % des nouvelles unités résidentielles
- À l'inverse, la part de l'unifamilial est passée de 20 % à moins de 10 % des mises en chantier entre 2015 et 2025, confirmant son recul structurel dans le marché québécois.

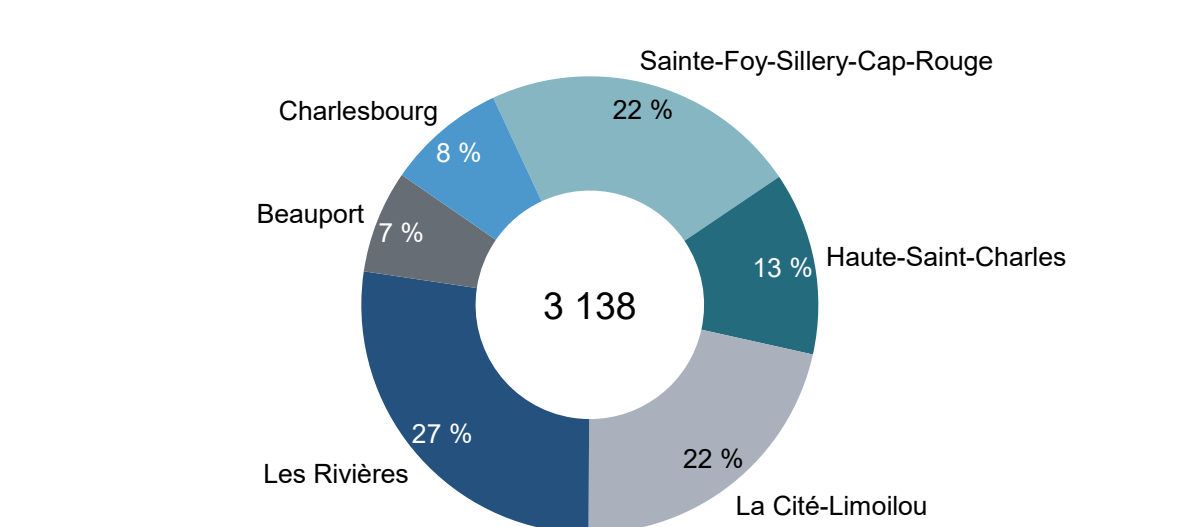
Les arrondissements qui accueilleront des stations du TramCité et plus particulièrement des pôles d'échanges intermodaux sont déjà des moteurs de l'activité immobilière à Québec

- En moyenne, entre 2022 et 2024, 3 138 logements de type multilogement y ont été mis en chantier chaque année
- À eux seuls, les secteurs de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge et La Cité-Limoilou représentent près de la moitié (44 %) de la construction de multilogements.

Évolution des mises en chantier selon le type
Ville de Québec, 2015 à 2025p; en nombre d'unités, moyenne mobile sur trois ans



Mises en chantier de multilogements selon l'arrondissement
Ville de Québec, moyenne des années 2022 à 2024; en % et en nombre



Des besoins importants en logement observés aujourd’hui sur le territoire de la ville et qui sont appelés à s’intensifier

Au cours des dernières années, le taux d’inoccupation des logements a constamment diminué sur le territoire de la ville, passant de 4,2 % en 2015 à moins de 1,0 % en 2024

- D’ailleurs, le taux d’inoccupation est actuellement plus de deux fois moins élevé que dans le reste du Québec.

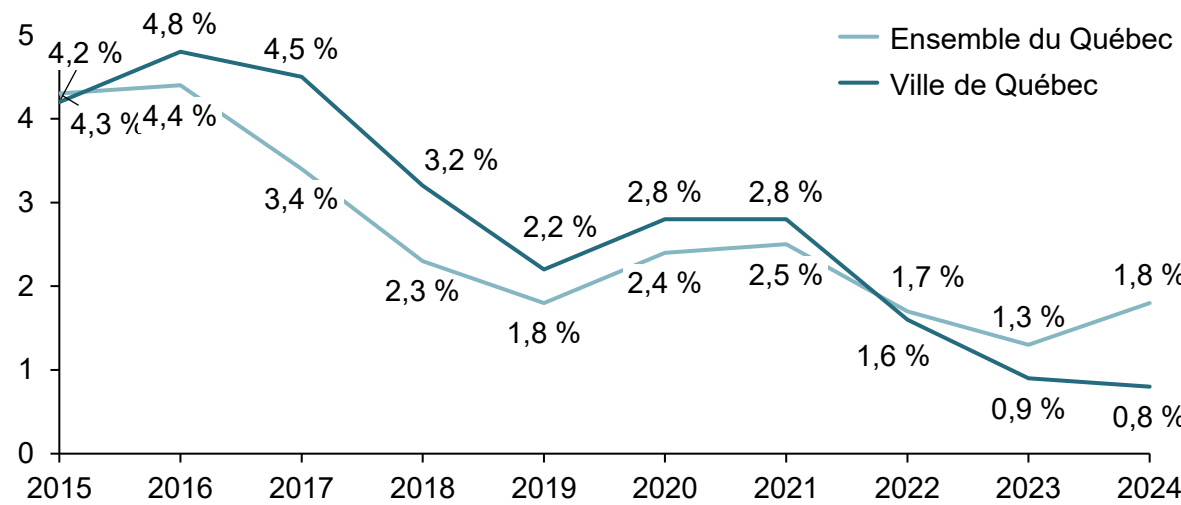
Ainsi, malgré une activité immobilière de plus en plus concentrée vers le multilogement, le marché locatif demeure fortement sous tension.

Les tensions sur le marché de l’habitation pourraient perdurer dans les années à venir, alors que plusieurs dizaines de milliers de ménages additionnels sont attendus sur le territoire de la ville selon l’ISQ

- Selon le scénario de référence, le nombre de ménages devrait augmenter de 11,4 % d’ici 2045, ce qui représente 34 562 ménages additionnels
- Toutefois, les projections démographiques de l’ISQ sont généralement conservatrices et tendent à sous-estimer la croissance démographique réelle
- Ainsi, en se basant sur le scénario optimiste de l’ISQ, le nombre de ménages additionnels d’ici 2045 pourrait plutôt s’élever à 70 416.

Taux d’inoccupation des logements

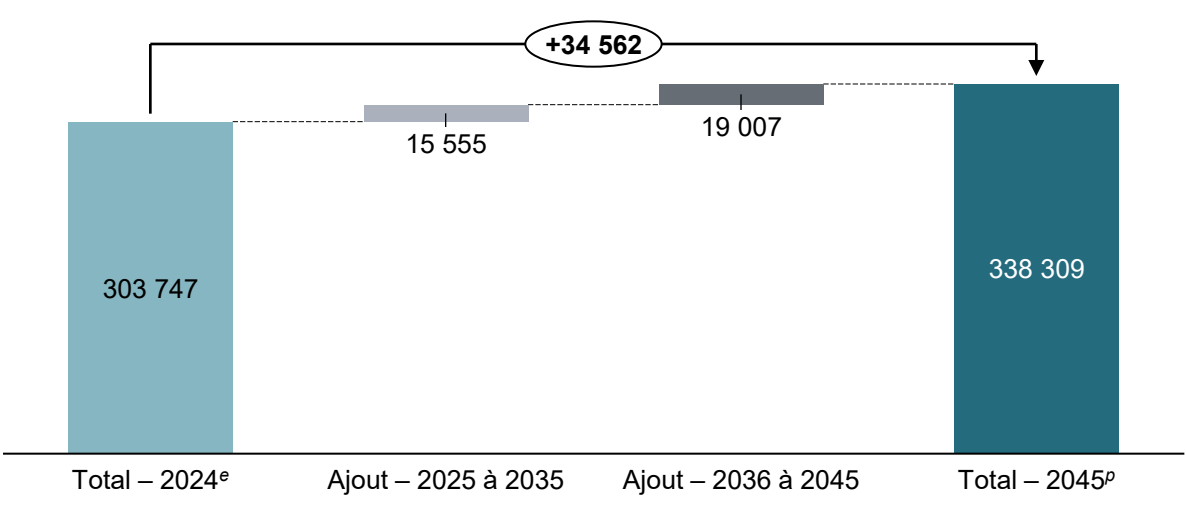
Québec et Ville de Québec, 2015 à 2024; en %



Sources : SCHL, Institut de la statistique du Québec, analyse Aviseo Conseil, 2025

Évolution projetée du nombre de ménages

Ville de Québec, 2024^e à 2045^p; en nombre de ménages



Une hausse des transactions immobilières et des permis de bâtir est observée depuis l'annonce du projet de tramway en 2018

Depuis 2019, les secteurs situés à proximité du tracé du tramway affichent des volumes de transactions immobilières plus élevés que ceux observés avant l'annonce du projet

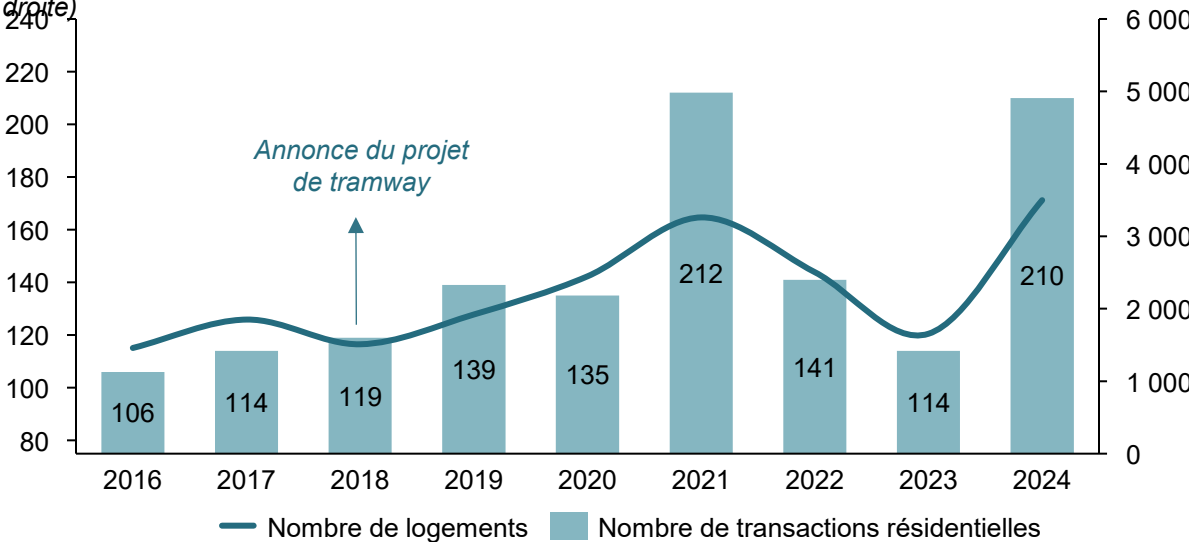
- Cette tendance soutenue s'observe tant pour le nombre de transactions résidentielles que pour le nombre de logements concernés
- L'année 2023 constitue une exception temporaire, dans un contexte marqué par des taux d'intérêt historiquement élevés
- Toutefois, il convient de préciser que la relation de causalité entre ces niveaux d'activité et le projet de tramway n'a pas été étudiée.

À l'instar des transactions immobilières, les permis de bâtir délivrés à proximité du tracé affichent, depuis 2019, des niveaux généralement plus élevés qu'au cours des années antérieures

- L'augmentation du nombre de logements associés à ces permis témoigne d'un regain d'intérêt pour le développement dans le corridor projeté
- Cette dynamique est cohérente avec une anticipation graduelle des possibilités de densification autour du futur tracé.
- Malgré des fluctuations annuelles, la tendance générale observée depuis 2018 demeure supérieure à celle des années précédentes.

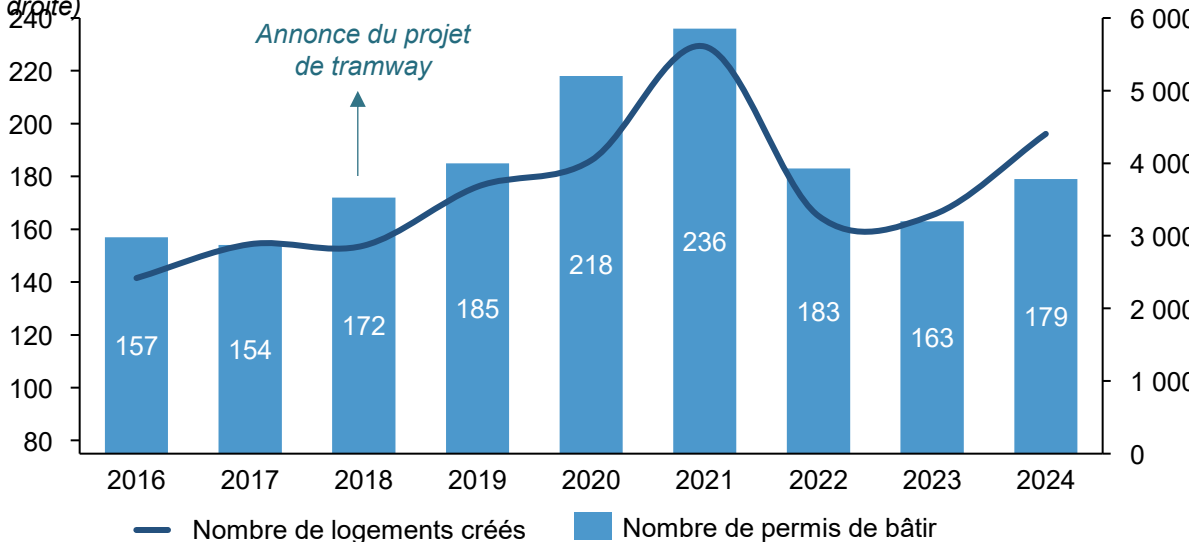
Évolution des transactions immobilières à proximité du tracé

Ville de Québec, 2016 à 2024; en nombre de transactions (axe de gauche) et de logements (axe de droite)



Évolution des permis de bâtir délivrés à proximité du tracé¹

Ville de Québec, 2016 à 2024; en nombre de permis (axe de gauche) et de logements créés (axe de droite)



¹ Sont inclus les permis de bâtir concernant la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment et l'ajout d'un ou de plusieurs logements.
Sources : Ville de Québec, analyse Aviseo Conseil, 2025



Montréal

451 rue Sainte-
Catherine O. #301
514-667-0023



Québec

125 boul. Charest E,
#401
418-476-0185