

Tableau de Bord

de l'agglomération urbaine de Montréal



Asymétrie : à tous les niveaux !

Partenaire exclusif



Développement
économique Canada

Canada Economic
Development

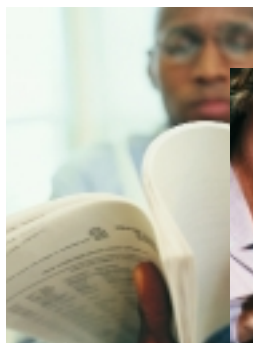
Canada



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Board of Trade of Metropolitan Montreal

Table des matières



- > **Éditorial**
Asymétrie :
à tous les niveaux ! >> 3



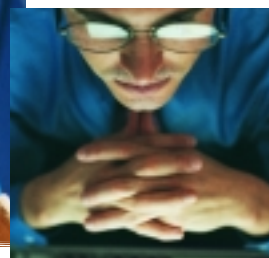
- > **Survol et tendances**
États-Unis >> 4
Canada >> 5
Québec >> 6



- > **Notre conjoncture économique**
Marché du travail >> 7
Marché de l'habitation >> 8
Marché financier >> 9
Commerce extérieur >> 11



- > **Économie du Grand Montréal**
Le financement des
réseaux de transport en commun :
à la croisée des chemins >> 12



- > **Chroniqueur invité**
Le budget 2005
de la Ville de Montréal :
un budget d'action ! >> 15



- > **Clin d'oeil sur Montréal**
Commentaires de la Chambre
sur le projet de Plan de développement
économique de la CMM >> 16



- > **Chronique DEC**
Les partenariats
entreprises-universités :
un défi pour la métropole >> 18

Le présent document porte sur des données d'avant le 31 octobre 2004.

Tableau de Bord est une publication trimestrielle de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain réalisée en partenariat avec Développement économique Canada.

Directrice de la publication
Isabelle Hudon

Révision et coordination
Madeleine Murdock

Conception graphique
Talengo design inc.

Également disponible
sur le site Web de la Chambre :
www.ccmq.qc.ca

Pour nous joindre :
380, rue St-Antoine Ouest
Bureau 6000, Montréal QC H2Y 3X7
Tél. : (514) 871-4000
Télééc. : (514) 871-1255

Rédactrice
Annie Vallières, économiste

Collaboration
Frank Zampino, Ville de Montréal
Caroline Ménard, DEC

Impression
Au Point - Reprotech

Société canadienne des postes –
Envoi de publications canadiennes –
Convention no 40063203

Éditorial

Asymétrie : à tous les niveaux !

Par Benoit Labonté, président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain



Le mot «asymétrique» a profité de l'automne – et d'une conférence des premiers ministres – pour réintégrer le vocabulaire couramment employé pour décrire les relations fédérales-provinciales. Tant d'éloges ont été faits du fédéralisme asymétrique qu'il est tentant de souhaiter que le gouvernement canadien et les provinces aient la générosité d'étendre les bienfaits de l'asymétrie à leurs

liens avec les villes du pays. Pourquoi, en effet, les villes ne feraient-elles pas aussi l'objet d'un traitement différencié, adapté à leur réalité propre ? L'idée ne serait pas de traiter les villes de différentes tailles de façon inéquitable; il s'agirait, comme pour les relations fédérales-provinciales, d'adapter les façons de faire au contexte particulier de chacune.

Ce souhait, nous le formulons tout étant conscients du contexte peu favorable à cette proposition. Trop souvent, malheureusement, villes et communautés rurales ont tendance à faire l'équation entre traitement différencié et traitement inégal. Ainsi, l'agenda urbain du gouvernement canadien a glissé progressivement des grandes villes vers les villes et les communautés, tandis que le gouvernement du Québec s'obstine à parler de l'importance du développement économique des régions, sans égards, en apparence, au fait que la moitié du PIB québécois provient de la grande région métropolitaine de Montréal.

Néanmoins, l'idée d'amener une plus grande asymétrie dans les relations entre les villes et les provinces dont elles relèvent demeure pertinente – et cela pour toutes les communautés d'une province –, tout particulièrement si on l'aborde sous l'angle du rendement.

Les agglomérations urbaines, faut-il le répéter encore, sont plus que jamais au cœur de la croissance économique et de la création de richesse. C'est dans les villes que tendent à se concentrer le talent et les investissements – ce pour quoi elles se livrent une concurrence de plus en plus vive. Face à ce nouveau contexte, il y a deux attitudes possibles : faire comme si de rien n'était ou adapter nos stratégies de développement en conséquence. L'asymétrie que nous souhaitons va dans ce sens.

La région métropolitaine de Montréal est le moteur économique du Québec. Avec 48 % de la population, nous dit la Communauté métropolitaine de Montréal, la métropole génère 50 % du produit intérieur brut québécois et fournit 25 milliards \$ de revenus au gouvernement du Québec – soit environ 55 % des revenus autonomes du gouverne-

ment. En ce sens, Montréal permet de financer des services publics bien au-delà de son territoire.

Compte tenu de cette «facilité» montréalaise à créer de la richesse – à l'échelle québécoise, il va sans dire ! –, on pourrait être tenté de conclure que Montréal n'a besoin de rien et que prioriser les régions est effectivement la bonne stratégie à adopter. Malheureusement, du moment où on compare la performance de Montréal à celle de ses semblables – d'Amérique du Nord ou d'ailleurs – la conclusion qui s'impose est plutôt que le Québec ne profite pas assez de sa métropole.

En effet, quelle serait la situation des finances publiques québécoises si le PIB *per capita* de Montréal se comparait à celui de Toronto (+26 %) ? Et à celui de Boston (+176 %) ? Chose certaine, c'est tout le Québec qui en profiterait. Dans ce contexte, il est stupéfiant que la simple idée de faire du développement de la métropole une priorité québécoise soit encore un tabou. Voilà pourquoi le retour en force de «l'asymétrisme» fournit au Québec l'occasion d'en attendre plus de sa métropole dans la mesure, toutefois, où la province saura enfin – et résolument – lui fournir les outils en conséquence.

Par exemple, le gouvernement du Québec aura bientôt à déterminer comment utiliser les sommes provenant de la taxe sur les carburants qui lui seront transférées par le gouvernement du Canada : redistribution sur une base *per capita*, en fonction des besoins ? Sur la base de la consommation et de l'utilisation du transport en commun ? Dans ce contexte, nous croyons que le gouvernement du Québec serait bien avisé de placer la notion de rendement au centre de sa réflexion : quelle méthode en donnera le plus pour l'argent des Québécois ?

Cela aura peut-être pour effet de concentrer en certains endroits les cérémonies de premières pelletées de terre. Mais si, en retour, cela permettait à tous les Québécois de profiter de finances publiques plus saines et, pourquoi pas, d'un fardeau fiscal allégé, qui pourrait dire que l'asymétrie manque d'équité ? ■

Survol et tendances

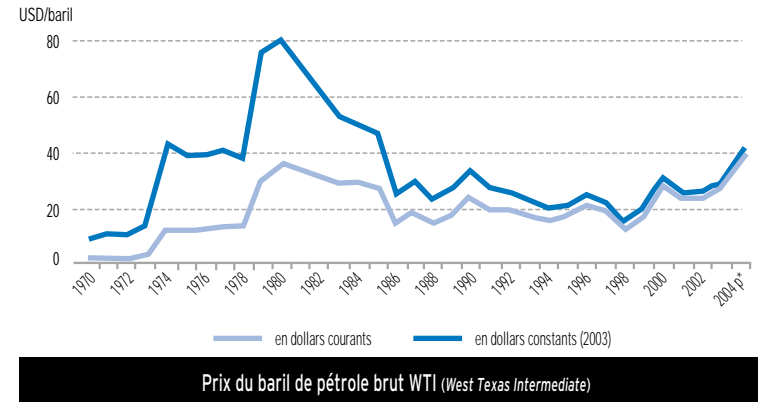
États-Unis

Des perspectives incertaines

À la lumière des résultats du 3^e trimestre de 2004, l'économie américaine se tire bien d'affaires en dégagant une croissance de 3,7 % de son **PIB réel**, grâce aux **dépenses de consommation** des particuliers (+4,6 %) et à l'**investissement des entreprises** (+11,7 %), particulièrement la composante de matériels et de logiciels (+14,9 %). Le secteur de l'habitation continue d'afficher de bons résultats – malgré la baisse de 6,0 % des **mises en chantier** en septembre, en raison du passage des ouragans –, aidé par les niveaux toujours bas des taux hypothécaires. Les **permis de construire** présentent de bonnes perspectives d'avenir, en croissance de 1,8 % en septembre par rapport au mois précédent.

Du côté de l'**emploi**, les résultats de septembre sont également positifs (+96 000 nouveaux emplois), mais certains analystes s'attendaient à de meilleurs résultats (les attentes étaient de +148 000). La croissance de l'emploi a été limitée par les pertes subies par le secteur manufacturier (-18 000) et le secteur des ventes au détail (-15 000) en septembre. La moyenne des mois de juillet à septembre n'est guère plus réjouissante puisqu'elle dénote une croissance mensuelle de seulement 103 000 emplois, soit environ deux fois moins que les attentes pour ces mois.

Il semble que les perspectives s'assombrissent à la lumière de la montée en flèche du **prix du pétrole** (+30 % environ de juillet à octobre). Cette augmentation et ses conséquences sur l'économie américaine – et sur l'économie mondiale – sont devenues des préoccupations constantes, ici comme ailleurs. Selon les analystes, nous ne faisons pas face à une crise pétrolière comme celles de 1973 et de 1979 – le prix du baril de pétrole actuel, en dollars constants, est deux fois moins élevé qu'au plus haut de la crise de 1979 –, mais la montée des prix risque d'avoir une incidence palpable sur la croissance économique à venir.



Source : Bloomberg
*p : prévision

L'**indice de confiance des consommateurs**¹ américains du Conference Board – une mesure de perception de la santé économique actuelle et future – affichait pour octobre une troisième baisse consécutive à 92,8 (1985=100), par rapport au niveau de 96,7 atteint le mois précédent. De plus, l'**indice ISM manufacturier**² (*Institute for Supply Management*) laisse entrevoir un ralentissement de la croissance de la production en octobre avec un indice de 56,8, après avoir atteint 58,5 en septembre (une troisième baisse consécutive). Le **déficit commercial américain**, qui s'est alourdi en août (-54,0 milliards \$), témoigne également de l'impact négatif du prix du pétrole sur l'activité économique américaine.

Outre l'incertitude liée à la flambée du cours du pétrole, les prévisions de croissance économique du 4^e trimestre de 2004 pourraient aussi être assombries par le faible **taux d'épargne** (qui était de 0,4 % au 3^e trimestre de 2004 en taux annualisé, après avoir atteint 2,0 % en 2002, et 1,4 % en 2003) et la diminution de la croissance du **revenu personnel disponible** américain (estimé à 1,9 % au 3^e trimestre, après avoir atteint 4,0 % et 3,6 % aux 1^{er} et 2^e trimestres de cette année). Bien que les campagnes de soldes, qui incitent les Américains à consommer, aient eu des effets positifs sur les ventes au détail en septembre, la persistance du mouvement demeure incertaine compte tenu du niveau actuel de l'endettement des consommateurs. ■

1. Si les consommateurs considèrent que la situation économique est moins positive, voire mauvaise (soit qu'il leur sera plus difficile de se trouver un emploi ou que leurs revenus futurs vont diminuer), ils auront tendance à retarder ou ralentir leur consommation.
2. Normalement, lorsque l'indice phare de l'activité manufacturière américaine (ISM) atteint un niveau de 50 et moins, cela indique une économie en contraction, pendant qu'elle est en expansion si la valeur de l'indice est au-dessus de 50.

Survol et tendances

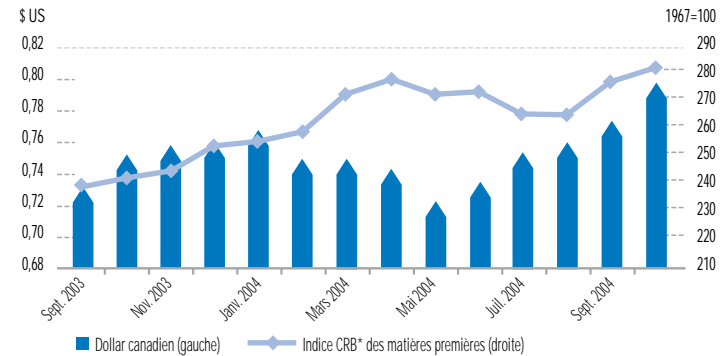
Canada

L'économie canadienne se porte bien

Grâce à un gain du PIB de 0,5 % en août, la croissance économique au pays continue d'être forte cette année. L'évolution sectorielle du PIB s'est soldée par des gains, du côté de la production de biens et de services. De plus, les données des mois de juillet et août sont de bon augure pour la publication prochaine du PIB du 3^e trimestre de cette année. Déjà, avec ces résultats, les prévisionnistes estiment que le PIB du troisième trimestre devrait dépasser les 3,0 % de croissance prévue par la Banque du Canada.

L'appréciation du **huard** qui se poursuit cette année (+5,9 %) – stimulée par la hausse du prix des matières premières – et l'évolution du **prix du pétrole** demeurent deux facteurs surveillés par la Banque du Canada dans l'établissement de son taux directeur (voir graphique ci-contre). Pour l'instant, l'évolution du dollar ne semble pas avoir eu de conséquences néfastes sur notre commerce extérieur. Les **exportations** sont en croissance de 6,7 % depuis le début de l'année et l'**excédent commercial** ne cesse de s'accroître, ayant atteint 7,4 milliards \$ en août, soit le deuxième niveau en importance en trois ans et demi. Quant à l'évolution du prix du pétrole – stimulée par une demande mondiale accrue et par des incertitudes quant à la production –, elle aura des retombées positives sur le Canada, dans un premier temps, puisque le pays est un **exportateur net de pétrole** (bien qu'il y ait de grandes disparités régionales à travers le pays). Dans un deuxième temps, si les risques inhérents à la production du pétrole ne sont pas diminués, les effets tendront à devenir négatifs à mesure que le prix du baril pourrait mener à un ralentissement de l'économie mondiale (et, conséquemment, à un ralentissement des exportations canadiennes).

La demande accrue pour les produits canadiens continue de dégager une création nette d'emplois (et une augmentation du nombre d'heures travaillées) – gain de 155 700 **nouveaux emplois** (+1,0 %) de janvier à septembre cette année –, bien qu'elle se fasse sans gains véritables de productivité du travail³.



Évolution du dollar canadien et du prix des matières premières

Sources : Banque du Canada et Desjardins
*CRB : Commodity Research Bureau

L'évolution de l'emploi, les bas taux hypothécaires et la grande confiance des consommateurs sont des facteurs qui continuent de dynamiser le **marché de l'habitation** cette année, malgré le ralentissement des derniers mois. L'intensité du marché de la revente – en termes de nombre de transactions et de leur prix moyen – demeure vive. Toutefois, le manque de preneurs sur certains segments d'habitations neuves (le marché des copropriétés à Montréal par exemple) pourrait signifier une diminution de cadence plus importante à venir au cours des prochains mois.

Malgré les risques extérieurs inhérents à l'économie canadienne – tels que les risques géopolitiques, l'incertitude liée au financement des déficits du compte courant et budgétaires américains, pour ne nommer que ceux-là –, les perspectives demeurent positives pour les mois à venir. ■

3. Selon Statistique Canada, après avoir affiché un fort gain de 1,1 % au premier trimestre de 2003, la productivité dans les entreprises canadiennes s'est détériorée, affichant une croissance presque nulle au cours des cinq derniers trimestres.



Survol et tendances

Québec

Une croissance continue

Les incertitudes associées à la flambée des prix du pétrole pèsent sur les prévisions économiques du Québec. Malgré cela, notre économie a connu un gain de son **PIB réel** de 0,7 % au deuxième trimestre de 2004, après avoir avancé de 0,6 % en début d'année. Le progrès fait au chapitre du commerce extérieur a été le moteur principal de la croissance du PIB au 2^e trimestre, alors que les **exportations de marchandises** ont crû de 3,0 %. Après trois années de repli, et dans la mesure où les gains déjà enregistrés en première moitié d'année se maintiendront, les exportations du Québec devraient afficher des gains en 2004. Malgré un ralentissement de l'économie américaine qui est à prévoir, celle-ci continuera de croître et de générer une demande positive pour nos produits.

L'**emploi** au Québec continue également de connaître des gains appréciables avec 50 600 nouveaux emplois créés au cours des neuf premiers mois de l'année. De plus, le secteur de la fabrication semble reprendre du poil de la bête sur cette période – avec une création de 26 500 emplois, grâce aux bons résultats de septembre – après avoir été malmené par les aléas de l'appréciation du dollar canadien. Autre bonne nouvelle : les gains d'emplois des trois premiers trimestres de 2004 ont été des emplois à temps plein. Avec ces gains et l'amélioration des perspectives d'emploi, la population active de septembre a atteint un nouveau sommet à 4 071 700, et le taux d'emploi a progressé à 60,6 %. Ces facteurs ont fait en sorte que le taux de chômage a augmenté à 8,3 % en septembre, avec plus de personnes en recherche active d'emploi.

Grâce aux perspectives d'emploi positives, le secteur de la construction résidentielle demeure soutenu. À mesure que la hausse des **taux d'intérêt** et des **taux hypothécaires** se concrétisera, il est à prévoir que certains consommateurs réexamineront leur décision d'acquérir une nouvelle résidence. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant d'observer qu'au cours des mois de l'été, les **mises en chantier** ont perdu de leur vigueur. Le bilan de janvier à septembre 2004 affiche tout de même une croissance des mises en chantier de 18 %, par rapport à la même période de l'an dernier.

Du côté des entreprises, l'**investissement en machines et en matériel** au deuxième trimestre n'a pas été aussi fort qu'on l'avait espéré, en baisse de 0,4 %, après avoir connu des gains de 2,8 % en début d'année. La remontée des bénéfices des entreprises (+4,7 % au 2^e trimestre de 2004), jumelée au niveau des faillites en baisse – à son plus bas niveau dans les deux dernières décennies – semble vouloir démontrer une amélioration de leur situation financière. Si l'**appréciation soutenue du dollar** présente un défi important pour les exportateurs, cela contribue à réduire le coût d'achat de l'équipement – souvent acquis aux États-Unis – qui constitue un facteur d'amélioration de la productivité de nos entreprises québécoises. ■

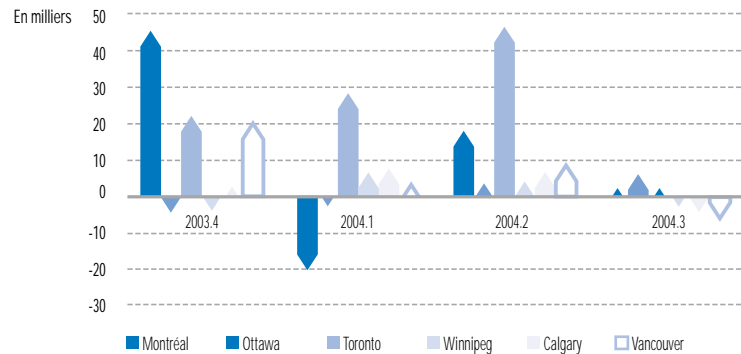
Notre conjoncture économique

Marché du travail

Une reprise de l'emploi : pertes à Montréal, gains au Québec et au Canada

Les gains d'emplois mensuels dans la **région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal** continuent d'être rares cette année, où seul le mois d'avril s'est soldé par des gains dignes de mention. Au cumul des trois premiers trimestres de 2004, le bilan montréalais affiche un repli de 1 700 emplois, emporté par le recul des secteurs du commerce, de même que des soins de santé et d'assistance sociale. Sur une base mensuelle, septembre s'est clôturé avec une perte de 5 000 emplois. Les annonces récentes de licenciements prochains (-1 340 postes) faites par Bombardier n'augurent rien de bon pour la santé économique de la métropole québécoise. Si l'on se base sur les nouvelles estimations du Conference Board du Canada qui ont suivi cette annonce, cela devrait avoir comme conséquence de ralentir le PIB montréalais à 3,0 % en 2005, plutôt que les 3,2 % estimés précédemment. Autrement, le taux de chômage de Montréal continue d'être malmené et atteignait 8,6 % en septembre, après s'être établi à 7,9 % en août.

Chez les autres grandes RMR au pays, l'Enquête sur la population active nous apprendait que Toronto a gagné 32 300 nouveaux emplois pendant les neuf premiers mois de 2004, pendant que Vancouver arrivait à peine en à gagner 2 000.



Création nette d'emplois - Villes du Canada

Source : Conference Board du Canada

Malgré les piètres résultats de Montréal, le **Québec** a globalement gagné 15 500 nouveaux emplois en septembre, grâce à la performance du secteur de la fabrication (+22 400) – ce qui est contraire au mouvement observé dans le reste du Canada (particulièrement en Ontario et en Alberta) –, et ce, malgré le fait que certains acteurs continuent de déplorer les effets de l'appréciation de notre dollar. En contrepartie, le secteur de la construction a perdu 16 300 postes en septembre, dissipant ainsi les gains dégagés cette année. Il semble que la fin de plusieurs grands travaux industriels au Québec – lancés par le gouvernement provincial, à la suite des événements du 11 septembre 2001 – soit responsable des pertes subies par ce secteur en septembre.

Depuis le début de l'année, la croissance de l'emploi au Québec s'est établie à 50 600 nouveaux emplois, tous à temps plein. Une légère augmentation du taux de chômage de 8,0 % à 8,3 % en septembre résulte des meilleures perspectives d'emploi. Bien que sur une base mensuelle, le nombre de chômeurs ait augmenté, la tendance est à l'inverse quant au bilan des neuf premiers mois de 2004. De cette façon, le taux d'emploi a atteint 60,6 % en septembre, un sommet qui n'a été battu qu'une fois depuis 1976.

Un retour du balancier s'est effectué au **Canada** avec la création nette de 43 200 emplois en septembre, renversant la cadence de l'été où l'on avait fait du surplace. Ces gains se sont concentrés dans les provinces de Québec et de la Colombie-Britannique. Sur une base sectorielle, le mois de septembre a vu les secteurs des services d'enseignement (+34 100) – à la suite du retour à l'école effectué en septembre – et des administrations publiques (+16 100) être les plus actifs. Pendant ce temps, le taux de chômage a atteint 7,1 %, en baisse par rapport au taux atteint en août, soit un niveau inégalé depuis trois ans.

En marge des résultats cumulatifs des trois premiers trimestres de 2004, le bilan canadien affiche des gains de 155 700 nouveaux emplois (+1,0 %) – tous à temps plein – pendant que les heures travaillées augmentaient du double (+2,1 %), un signe, selon certains experts, que l'économie fonctionne très près de sa pleine capacité. ■

Notre conjoncture économique

Marché de l'habitation

L'effervescence perd de l'ampleur

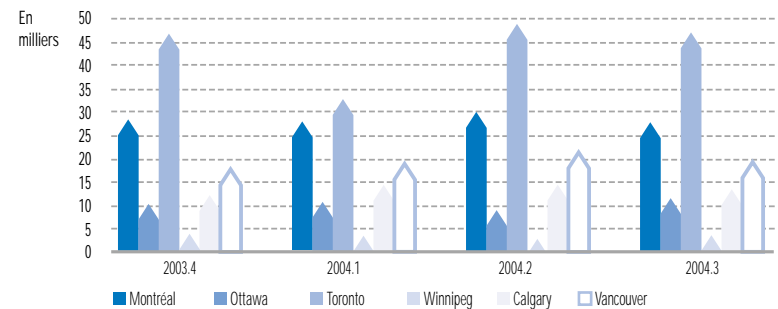
La construction résidentielle commence à démontrer des signes d'essoufflement dans la **région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal**. Avec la publication des résultats de septembre, on note que les mises en chantier ont diminué, pour atteindre 25 800 unités⁴, évoluant en dessous des 30 000 unités depuis le mois de juin 2004. La baisse de 10,7 % des mises en chantier de septembre (par rapport à août) représente la deuxième baisse mensuelle en importance, après celle de juin, chiffrée à 17 %. Sur la base des données réelles, la construction de logements en copropriété – qui est passée de 913 unités à 613 – semble être responsable du déclin de septembre 2004 par rapport à la même période l'an dernier. Plus spécifiquement, ce repli est plus senti sur l'île de Montréal que partout ailleurs dans la région métropolitaine. Selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), il semble que 1 151 copropriétés neuves n'avaient pas encore trouvé preneurs en août, le plus haut niveau depuis 1996.

Au cumul des neuf premiers mois de 2004, les mises en chantier de la RMR de Montréal connaissent néanmoins une croissance de 23 % par rapport à la même période de 2003, le sous-secteur de la couronne sud était en déclin.

Du côté du **Québec**, le nombre de mises en chantier reculait aussi en septembre, pour se fixer à 52 500 unités, une deuxième baisse mensuelle de suite. Les experts de la SCHL qualifient ce ralentissement de «logique», compte tenu de l'évolution effrénée du marché de la construction cette année qui aurait atteint le «sommet de son cycle». C'est le segment de marché le plus actif au cours des dernières années, celui des logements collectifs⁵, qui a perdu le plus de vigueur ces derniers mois. À cet égard, les mises en chantier dans les centres urbains (tous types confondus) de 100 000 habitants et plus ont diminué de 6 % en septembre, pendant que celles de logements collectifs diminuaient de 12 %, par rapport au même mois de l'an dernier. Compte tenu que la RMR de Montréal représente deux tiers de toutes ces mises en chantier, elle a donné le ton à ce mouvement.

Au bilan des trois premiers trimestres de 2004, comparativement à ceux de 2003, le nombre de mises en chantier au Québec a tout de même crû de 18 %, grâce à l'activité des logements collectifs (+29 %). Mis à part le centre urbain de Saguenay, tous les centres urbains de 100 000 habitants et plus ont connu une croissance du nombre de mises en chantier du segment collectif durant cette période.

Bien que le nombre de mises en chantier au **Canada** ait diminué pour atteindre 231 000 unités en septembre, par rapport aux 241 100 unités du mois d'août, il demeure élevé au pays. À cet égard, la moyenne mensuelle des neuf premiers mois de 2004 demeure légèrement au-dessus de la moyenne annuelle de l'an dernier, un sommet inégalé depuis 1988. Les centres urbains du pays suivent la même dynamique que le Québec, la baisse des mises en chantier étant issue d'un repli du segment des logements collectifs, lequel est le plus volatil. En septembre, la construction dans ce secteur a fléchi de 4,7 %.



Mises en chantier - Villes du Canada

Source : Conference Board du Canada

Sur une base régionale, en septembre, les mises en chantier ont diminué en Colombie-Britannique (-14,1 %), en Ontario (-6,5 %) et au Québec (-1,6 %), alors qu'elles connaissaient une croissance dans la région de l'Atlantique (+9,2 %) et augmentaient dans les Prairies (+2,1 %). ■

4. Les données sur les mises en chantier correspondent à des données désaisonnalisées annualisées.

5. Au cumul des mois de janvier à septembre 2004, les logements collectifs représentaient 59 % du total des mises en chantier des centres urbains de 100 000 habitants et plus au Québec.

Notre conjoncture économique

Marché financier

Taux d'inflation

Sur une base annuelle, l'indice des prix à la consommation (IPC) s'est établi à 1,8 % en septembre 2004, après avoir atteint 1,9 % le mois précédent. En d'autres mots, les consommateurs ont dû déboursier 1,8 % de plus qu'en septembre 2003 pour acheter le même panier de biens. L'augmentation du prix de l'essence est un des facteurs qui explique ce mouvement. Pour sa part, l'indice de référence de la Banque du Canada⁶ a augmenté de 1,5 % entre les mois de septembre 2003 et 2004.

Sur une base mensuelle, l'inflation au pays a gagné 0,1 % d'août à septembre 2004. Les facteurs ayant contribué à cette hausse sont les prix des vêtements pour femmes (les nouvelles collections automne-hiver poussent à la hausse l'indice de 6,2 %); les frais de scolarité (+4,2 %); le prix du mazout (+5,6 %); et le prix des vêtements pour hommes (+2,2 %). D'autres facteurs ont tout de même atténué cette hausse, soit le prix de l'essence (-1,2 %), le prix d'achat des véhicules automobiles (-0,7 %) et celui des légumes frais (-5,8 %). Quant à l'indice de référence, il a augmenté de 0,3 % sur cette même période, une hausse légèrement plus élevée que celle attendue.

Bien que l'indice de référence évolue en dessous de sa cible de 2 % depuis le début de l'année, la Banque du Canada demeure attentive à son évolution prochaine.

Taux d'intérêt

En septembre dernier, la Banque du Canada a procédé à la première augmentation de son taux cible de financement à un jour d'un quart de point de pourcentage, à 2,25 %. Depuis, elle l'a à nouveau relevé à 2,50 %⁷. C'est une deuxième hausse de son taux directeur depuis avril 2003. Dans sa prise de décision du 19 octobre, la Banque du Canada soulève le fait que l'économie canadienne tourne près des limites de sa capacité de production⁸ et qu'elle continue de s'ajuster aux changements de la conjoncture internationale. Les hausses du prix du baril de pétrole et du dollar canadien, au cours des derniers mois, étaient les facteurs principaux motivant cette hausse du taux cible de financement.

Quelques jours plus tard, dans le communiqué suivant la publication de son *Rapport sur la politique monétaire*, la Banque du Canada soulevait quatre inquiétudes quant à l'ajustement de l'économie canadienne à la conjoncture mondiale : l'évolution du prix du baril de pétrole, le rythme de l'expansion économique en Chine, la façon dont les déséquilibres des paiements courants seront corrigés aux États-Unis et en Asie de l'Est, ainsi que le climat géopolitique.

La banque centrale canadienne suppose que d'autres augmentations de taux sont à prévoir dans les prochains mois, pour que l'économie ne dépasse pas ses limites de capacité de production et que l'inflation soit maintenue dans sa fourchette opérationnelle (1 à 3 %).

Taux de change

L'évolution du taux de change canadien continue de faire les manchettes cette année. Après avoir gagné 22 % l'an dernier, le huard continue son ascension pour dépasser la barre des 80 cents, à 82 cents US à la fin d'octobre 2004 – un niveau inégalé depuis 12 ans. Déjà, certains analystes voient le dollar canadien évoluer vers une parité avec le dollar américain (dans les prochains 15 à 18 mois), d'autres prévoient plutôt une valeur avoisinant les 83-85 cents US. Fait intéressant, en atteignant ce sommet, le huard rejoint sa «valeur réelle», à savoir sa valeur telle qu'elle est définie en fonction de la parité des pouvoirs d'achat (voir graphique page suivante).

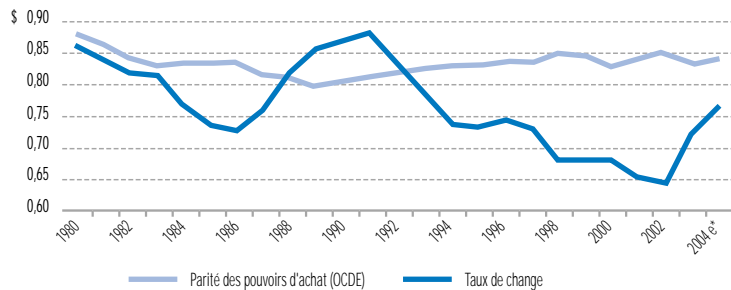
Depuis le début de la présente année, le prix des matières premières joue un rôle dans l'appréciation du dollar canadien – le Canada étant exportateur net de matières premières, dont le pétrole. D'ailleurs, notre dollar est en hausse de 5,9 % depuis janvier – et en hausse de 14 % depuis le creux de mai 2004 –, alors que les prix des matières premières ont grimpé de 11 %.

6. L'indice de référence représente l'indice d'ensemble sans les huit composantes les plus volatiles.

7. La prochaine date d'établissement du taux cible de financement à un jour par la Banque du Canada est prévue pour le 7 décembre 2004, au moment où le présent document sera sous presse. L'information découlant de cette rencontre ne pourra donc pas apparaître dans ces pages.

8. Plus l'économie canadienne s'approche des limites de sa capacité de production, plus les risques de surchauffe de l'économie sont grands. De cette façon, la Banque du Canada tentera de limiter les risques en augmentant son taux de financement à un jour, afin de contenir l'inflation.

Notre conjoncture économique



Évolution du dollar canadien et la parité du pouvoir d'achat (valeur annuelle)

Sources : Banque du Canada et OCDE

*e : estimation

Comme l'évolution de notre devise a des effets sur nos exportations (et nos importations), la Banque du Canada doit également tenir compte de l'évolution du huard en plus de l'évolution de son taux cible du financement à un jour⁹ dans l'élaboration de sa politique monétaire, afin de maintenir l'économie sur une trajectoire stable. À cet égard, la Banque du Canada juge qu'une variation du taux de change de l'ordre de trois points de pourcentage équivaut à une variation des taux d'intérêt de un point.

Marchés boursiers

L'évolution en flèche du prix du baril de pétrole et la demande mondiale croissante pour les matières premières ont perturbé les marchés boursiers depuis le début de l'année, affectant les rendements des investisseurs. L'effet sur les différents indices boursiers s'est fait sentir en fonction de leur pondération sectorielle. En d'autres mots, plus les indices avaient une forte pondération pour secteur volatil – tel que celui des ressources naturelles dans le contexte d'une forte demande mondiale –, plus cette évolution sectorielle a eu un effet marqué sur l'indice boursier en question. Dans le contexte actuel où le prix des matières premières et du pétrole s'envolent, il n'est donc pas surprenant de voir certains indices canadiens mieux performer que leurs contreparties américaines, à cause de leur plus grande pondération dans le secteur des ressources naturelles. Ainsi, l'indice S&P/TSX a gagné 6,0 % depuis le début de l'année 2004, déclassant les indices S&P 500 (+1,64 %) et Dow Jones (-4,1 %).

Les analystes jugent qu'en fonction de plusieurs facteurs – dont la bonne tenue de l'économie canadienne cette année; la croissance des bénéfices canadiens qui devrait continuer au quatrième trimestre; et l'appréciation du huard qui aura comme effet de diminuer les rendements des investissements libellés en dollars américains –, les indices canadiens devraient continuer de surclasser les indices américains. En contrepartie, certains risques pourraient venir amoindrir l'écart, soit les craintes quant à l'évolution du prix du baril de pétrole qui pourrait ralentir la demande mondiale; l'appréciation du huard qui pourrait amoindrir les marges bénéficiaires des entreprises à mesure que les contrats de couverture de change expireront¹⁰; et l'inflation chinoise à laquelle les autorités chinoises devront s'attaquer, en diminuant les conditions de crédit, ce qui pourrait affecter, en retour, la demande pour les ressources naturelles canadiennes. ■

9. Le taux de financement à un jour indique aux grandes institutions financières à quel taux d'intérêt moyen la Banque désire qu'elles se prêtent des fonds pour une durée d'un jour.

10. Il est bien évident que dans un contexte où une hausse importante du taux de change se fera dans un très court laps de temps (comme cela c'est passé en 2003), une forte proportion des entreprises touchées par ce mouvement aura tendance à se prémunir contre les aléas du marché des changes. Cette appréciation subite (et non planifiée) peut provoquer, pour ces entreprises, des mouvements de trésorerie importants et difficiles à gérer. Un des moyens de se prémunir contre cette appréciation du dollar est de contracter un contrat de couverture de change permettant de fixer aujourd'hui un cours d'achat ou de vente de devises pour une échéance future et fixe.

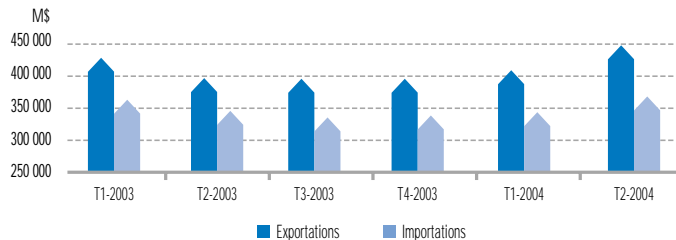
Notre conjoncture économique

Commerce extérieur

Un bilan commercial canadien, à nouveau en hausse en août

Comme pour les derniers mois, le commerce international de marchandises du Québec a bougé au gré des exportations d'avions qui, depuis 2001, sont le premier produit d'exportation en importance au Québec. Au chapitre des exportations totales, les résultats de juin présentaient une progression de 7,3 % (\$ constants de 1997) par rapport au mois précédent, grâce aux gains de douze des 25 principaux groupes de produits exportés dont le plus important était les avions. Le mois de juillet a été un peu différent, avec la diminution des exportations de 3,0 %, à 5,7 milliards \$. Cette baisse aurait toutefois pu être plus grande n'eût été des exportations d'avions (+48,1 %), des instruments de mesure (+30,9 %) et du papier journal (+10,0 %) qui étaient en hausse. Du côté des importations, le mois de juin s'est soldé par un gain de 6,5 %, pendant qu'en juillet, elles étaient en régression de 9,7 %, à 5,6 milliards \$, toujours par rapport au mois précédent. Quant à la baisse des importations d'automobiles, elle s'est reflétée sur ces deux mois.

Au cumul des sept premiers mois de 2004, les exportations québécoises affichent une hausse cumulative de 5,3 %, à 37,5 milliards \$, par rapport aux mêmes mois de 2003, et cela, malgré la grande volatilité des données mensuelles. Les secteurs qui ont participé à cette hausse sont ceux des machines et du matériel de bureau, du matériel de télécommunication, des produits finis et du cuivre. Pour les importations, les gains ont été de 8,4 %, à 36,1 milliards \$, en regard des sept premiers mois de 2003, grâce aux importations de tubes électriques, d'ordinateurs et de cuivre.



Commerce extérieur de marchandises au Canada – Données trimestrielles

Source : Statistique Canada

Pour ce qui est du surplus commercial du Canada, celui-ci a présenté une augmentation appréciable de 1,3 milliard \$ en août pour atteindre 7,4 milliards \$. Mais en y prêtant plus attention, on réalise que les exportations ont tout de même reculé de 0,4 %, à 37,7 milliards \$ en août par rapport à juillet, en raison notamment du recul des produits énergétiques (-2,6 %). Ce sont surtout les importations qui se sont repliées de 4,4 %, à 30,3 milliards \$ – tous les groupes d'importation étaient en baisse, quoique les plus marqués étaient ceux des automobiles (-5,5 %) et des machines et équipements (-4,8 %). Dans ce dernier cas, cela soulève une certaine inquiétude puisqu'il pourrait s'agir d'un signe de diminution de l'investissement des entreprises.

Sur la base des principaux marchés d'exportation canadiens, les diminutions les plus importantes ont été enregistrées sur les marchés américain et japonais. Le repli de 2,6 % des exportations d'énergie vers les États-Unis (pétrole et électricité) s'explique par un mois d'août plus frais. Pour les importations, tous les marchés ont présenté un recul, exception faite de la catégorie «autres pays de l'OCDE»¹¹ (+6,7 %).

Au cumul des huit premiers mois de 2004, les exportations canadiennes ont augmenté de 6,7 % par rapport à la même période de 2003 – grâce aux gains d'exportation de biens industriels et de produits énergétiques –, alors que les importations gagnaient 3,3 %, les biens industriels contribuant particulièrement à ce mouvement. ■

11. La catégorie «autre pays de l'OCDE» comprend l'Australie, l'Islande, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Suisse, la Turquie, la Pologne, la Corée du Sud, la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie.



Économie du Grand Montréal

Le financement des réseaux de transport en commun : à la croisée des chemins

L'importance stratégique que revêt le transport pour les métropoles, et particulièrement le rôle clé que joue le transport en commun pour leur compétitivité économique, n'est plus à démontrer. D'importantes métropoles telles que Barcelone, Lyon, Boston, Seattle et San Francisco ont, entre autres, misé sur leur réseau de transport en commun dans leur stratégie de développement, ce qui a contribué à les positionner parmi les agglomérations urbaines les plus dynamiques au monde.

Les bénéfices liés au transport en commun sont tels que l'on constate que les entreprises s'en préoccupent de plus en plus. Ainsi, dans un récent sondage adressé aux dirigeants d'entreprises de la région métropolitaine, la Chambre constatait que près de 50 % des dirigeants sondés affirmaient que la contribution des entreprises au financement du renouvellement des infrastructures du réseau de transport en commun de la région métropolitaine devrait être augmentée. À cet égard, il est aussi intéressant de noter que les autorités du géant de l'aéronautique aux États-Unis, la compagnie Boeing, ont considéré la présence d'un réseau de transport en commun élargi comme étant un critère déterminant dans la décision de localiser leur siège social à Chicago plutôt qu'à Denver, pourtant classée parmi les métropoles les plus compétitives d'Amérique du Nord.

La région de Montréal, si elle détient des réseaux de transport en commun largement utilisés, demeure confrontée à des défis financiers majeurs pour assurer la mise à niveau de ses infrastructures. Pour la Société de transport de Montréal (STM), c'est plus de 3,5 milliards \$ d'ici 10 ans qui seront nécessaires. Dans le contexte où des investissements de taille devront être réalisés, il est particulièrement important de pouvoir mieux saisir l'impact du transport en commun sur l'économie métropolitaine. C'est avec cet objectif en tête que la Chambre a fait préparer une étude sur le sujet qu'elle rend publique en décembre.

Transport en commun et mobilité

Un des bénéfices les plus importants d'un système de transport en commun pour une métropole comme Montréal est certainement de contribuer à la réduction du nombre de véhicules circulant sur le réseau routier. Pour la métropole, cette réduction est de l'ordre de 500 000 voitures-déplacements sur le réseau en période de pointe. L'absence de tous ces véhicules est très importante si l'on considère que l'ajout seul de 1 000 voyageurs sur un réseau congestionné entraîne une file de voitures de près de... six kilomètres ! Une autre illustration de la valeur de cette contribution est la voie réservée aux autobus à contresens sur le pont Champlain à Montréal qui est empruntée quotidiennement, encore une fois aux heures de pointe, par autant de personnes voyageant en autobus que peuvent en accueillir, à bord de leur véhicule, les trois autres voies du pont. Pour la Chambre, cette comparaison toute simple illustre à quel point peuvent être favorables les réseaux de transport en commun pour la mobilité du transport des personnes et des marchandises et, incidemment, pour le développement économique de l'agglomération. En outre, cette mobilité accrue des personnes permet l'accroissement du bassin de travailleurs potentiels auxquels les entreprises de la métropole peuvent avoir accès.

Bien que le taux d'utilisation du transport en commun ait connu une augmentation croissante au cours des dernières années, le nombre de voitures ajoutées dans la région a augmenté encore davantage, soit de 6 % entre 1993 et 1998. Pour réellement jauger l'évolution de l'utilisation du transport en commun, il importe donc d'observer la variation de la «part de marché» détenue par le transport en commun en comparant le nombre de ses utilisateurs par rapport au nombre total de personnes utilisant leur voiture. À Montréal, la part de marché du transport en commun se situe autour de 20 %. Entre les années 1993 et 1998, elle a subi une baisse de 4 %, principalement aux dépens de l'utilisation de la voiture, ce qui correspond à une augmentation d'un peu moins de 30 millions de déplacements par voiture annuellement. Pour la Chambre, le défi de la mise à niveau des infrastructures de transport en commun de la métropole s'ajoute donc à celui de renverser cette lourde tendance.

Économie du Grand Montréal



Bénéfices financiers

Outre les importants bénéfices de mobilité qu'il engendre, le transport en commun contribue de diverses manières à la santé économique de la métropole. Ainsi, les dépenses en fonctionnement et en infrastructures des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région montréalaise, étaient de l'ordre de 1,3 milliard \$ en 2003. L'activité économique des diverses AOT soutient l'équivalent de près de 13 000 emplois directs et indirects et a généré une valeur ajoutée de plus de 930 millions \$. De plus, les achats de biens et services réalisés par ces AOT étaient estimés à plus de 284 millions \$ en 2003.

Estimation des retombées économiques directes et indirectes des budgets de dépenses des AOT (2003)			
	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Total des dépenses
Emploi¹	11 989	856	12 845
Direct	9 610	-	9 610
Indirect	2 379	856	3 235
Valeur ajoutée²	885,8 M\$	51,1 M\$	936,9 M\$
Direct	738,5 M\$	-	738,5 M\$
Indirect	147,3 M\$	51,1 M\$	198,4 M\$

Source : Institut de la statistique du Québec, à partir de données fournies par SECOR Conseil

¹ Équivalent année-personne

² Salaires, bénéfices des entreprises et autres revenus

Parmi les principaux produits achetés, on compte notamment des produits pétroliers, de l'électricité, du matériel roulant, des pièces de rechange, du matériel électrique, ainsi que des services financiers. En raison de la nature de ces dépenses et de la localisation des fournisseurs de l'industrie, il est utile de souligner que cet impact est fortement concentré dans la région de Montréal. Pour chaque tranche de 10 millions \$

de dépenses en transport en commun, 10 % seulement de ces dépenses sont associées à l'achat de biens et services produits à l'extérieur du Québec. En contrepartie, le «taux de fuite» atteint près de 50 % dans le cas des dépenses effectuées pour le transport privé en voiture, puisque l'industrie de la construction automobile est pratiquement absente du Québec.

Sachant que la contribution du gouvernement du Québec au financement du transport en commun est de 16 %, et que celle du gouvernement fédéral, – outre une première contribution récente en 2004 –, était jusqu'à tout récemment inexistante, les recettes obtenues par ces paliers de gouvernement sont importantes. Ces derniers recueillent, par le biais de la fiscalité et de la parafiscalité sur les dépenses, environ 23 \$ pour chaque tranche de 100 \$ de dépenses des organismes de transport de la région, pour un total de plus de 300 millions \$ en recettes par année.

Si les bénéfices engendrés par les AOT de la région métropolitaine sont importants pour l'économie régionale, ils le sont tout autant pour les ménages qui utilisent le transport en commun. N'ayant pas à investir d'importantes sommes pour l'utilisation d'une voiture, – pour se rendre au travail par exemple –, ils augmentent leur revenu disponible annuellement. À l'échelle de la grande région de Montréal, cela représente un montant total annuel de 600 millions \$. De plus, la disponibilité de cette somme pour d'autres dépenses génère près de deux fois plus de retombées économiques que si elle était consacrée à des dépenses pour le fonctionnement d'automobiles.

Enfin, au niveau des entreprises de la région montréalaise, il va sans dire que le transport en commun joue un rôle prépondérant dans la réduction des inconvénients causés par les embouteillages. La firme SECOR Conseil évalue à un milliard \$ par année le coût de la congestion routière sur le réseau routier de la métropole.



Économie du Grand Montréal

Qualité de lieu

Une autre dimension des bénéfices du transport en commun dans la région est sa contribution à la qualité de lieu. En effet, le réseau de transport en commun contribue à la réduction de la pollution atmosphérique engendrée par les voitures, puisqu'il génère quatre fois moins de pollution atmosphérique par kilomètre que le transport en automobile d'un même nombre de personnes. Or, dans le contexte où d'importantes initiatives sont mises en place pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il ne fait aucun doute, pour la Chambre, que le transport en commun est un élément crucial sur lequel il faut miser.

Les systèmes de transport en commun ne contribuent pas seulement à déplacer les travailleurs, il joue un rôle particulièrement important pour le déplacement des visiteurs et des touristes vers certains points d'attraction. Les grands événements culturels tels que le Festival de jazz, les Francofolies, le Festival juste pour rire ou le Grand Prix de Formule 1 ne pourraient certainement pas avoir l'ampleur qu'ils ont si la métropole n'était pas dotée d'un système efficace de transport en commun. La tenue de ces événements contribue indéniablement à attirer de nombreux touristes à Montréal – et les 2,5 milliards \$ que ces derniers dépensent annuellement à Montréal.

Que ce soit l'amélioration de la mobilité des transports, les retombées économiques majeures et l'accroissement de la qualité de lieu, les bénéfices du transport en commun sont multiples. Toutefois, dans la mesure où, très rapidement, des choix stratégiques concernant le financement de ces infrastructures devront être faits, les divers paliers de gouvernement se retrouvent à la croisée des chemins.

Les coûts de ces mises à niveau pour la région métropolitaine et les gouvernements sont considérables, la Chambre en convient, particulièrement lorsque l'on constate l'état précaire dans lequel se trouvent les finances publiques du Québec. Cependant, aux yeux de la Chambre, le Québec ne peut faire l'économie de laisser se dégrader des infrastructures dont nous disposons déjà et qui ont une valeur importante pour l'économie de la métropole et sa compétitivité. Au contraire, le Québec – et tout particulièrement la région de Montréal – a tout intérêt à maximiser les retombées positives des réseaux de transport en commun. Pour cette raison, la Chambre croit que l'accroissement de l'achalandage et, surtout, l'augmentation de la part de marché du transport en commun devrait guider de nouveaux investissements dans le réseau. ■

Chroniqueur invité

Le budget 2005 de la Ville de Montréal, un budget d'action !

Par M. Frank Zampino, président du comité exécutif de la Ville de Montréal et maire de l'arrondissement de Saint-Léonard



Avec le dépôt du budget 2005 de la Ville de Montréal, notre administration démontre hors de tout doute que le spectre référendaire est bel et bien derrière nous. Nous misons sur le développement de notre collectivité qui est maintenant à la croisée des chemins. Montréal est en action, Montréal se redynamise et Montréal se positionne comme métropole d'avenir.

Les citoyennes et citoyens de Montréal seront fiers d'apprendre que nous avons maintenu notre engagement de maintenir l'équilibre budgétaire et de protéger le fardeau fiscal global. Depuis 2002, grâce à une gestion rigoureuse, la charge fiscale globale n'aura varié en moyenne que de 1,14 % annuellement comparativement à l'inflation annuelle qui se situe à près de 2,1 %. Nous sommes maintenant en mesure de mettre en marche un imposant train de mesures destinées à faire de Montréal une ville en action.

Le budget total de 2005 s'établit à 3,98 milliards \$, une variation de 3,9 % par rapport à celui de l'an dernier. Cette variation s'explique, en partie, par les investissements majeurs dans les infrastructures d'eau potable et la reprise de contributions dans les régimes de retraite. En faisant abstraction de ces dépenses exceptionnelles, la croissance budgétaire de la Ville de Montréal se situe à environ 2,1 %, tout comme la croissance de l'inflation.

De bonnes nouvelles au niveau de la taxation

Le budget 2005 est porteur de bonnes nouvelles pour un bon nombre de propriétaires sur le plan fiscal. En effet, 55 % des propriétaires du secteur résidentiel bénéficieront d'une baisse de leur compte de taxes et 19 % recevront un compte de taxes dont la variation sera inférieure au taux d'inflation.

Dans le secteur non résidentiel, le portrait est similaire. Près de 43 % des propriétaires profiteront d'une baisse de leur compte de taxes et 20 % recevront un compte de taxes dont la variation sera inférieure au taux d'inflation.

Gestion de l'eau

Le budget 2005 prévoit aussi ajouter 20 millions \$ supplémentaires au fonds de l'eau créé en 2004 à partir d'un investissement initial de 25 millions \$. Nous accordons ainsi une importance considérable à la stratégie de gestion de l'eau afin de mettre fin à la mauvaise gestion qui a si longtemps caractérisé le système d'approvisionnement en eau potable sur l'île de Montréal. Cet investissement proactif générera des millions de dollars d'économies au cours des prochaines années.

Infrastructures routières

Plus de 165 millions \$ seront investis en 2005 pour la réfection du réseau routier. Près de 14 % du réseau routier montréalais nécessite une réfection partielle ou même totale. Montréal aurait besoin de plus de 4 milliards \$ au cours des 10 prochaines années afin d'entretenir ses infrastructures routières.

Transport en commun

La Ville de Montréal investira près de 300 millions \$ en 2005 afin d'opérer, développer et entretenir le réseau montréalais de transport en commun qui est considéré comme l'un des plus performants du monde. Le défi est de taille car la survie du transport en commun passe par des investissements massifs des gouvernements supérieurs.

Cité électronique

Afin de développer notre vitrine technologique tant au niveau national qu'international et pour s'assurer de l'efficacité des services en ligne de la Ville de Montréal, plus de 12 millions \$ seront consacrés au cours des trois prochaines années à la stratégie de mise en place du projet de Cité électronique (e-city).

Autres projets

Bien sûr, le budget 2005 ne se résume pas qu'à ces quatre thèmes. Nous pourrions aussi mentionner la recherche de nouvelles sources de financement, l'aménagement du Quartier des spectacles, le soutien à la Cité des arts du cirque, la création d'un pôle bioalimentaire, le réaménagement de la rue McGill et du boulevard Saint-Laurent... pour ne nommer que ceux-là.

Tout porte à croire que Montréal se dirige vers une année prospère en matière de création artistique, de développement économique et d'amélioration des différentes infrastructures tant au niveau de l'eau que des routes. Notre administration compte y parvenir en travaillant de concert avec tous les partenaires et tous les milieux.



Clin d'oeil sur Montréal

Commentaires de la Chambre sur le projet de *Plan de développement économique de la CMM*

Par Benoit Labonté, président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain

C'est avec grand intérêt que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a participé à la consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) relativement au *Projet de plan de développement économique* (Projet de PDÉ). Dans le contexte actuel, où la compétitivité économique se joue entre les grandes agglomérations urbaines de la planète, l'adoption d'une telle stratégie économique régionale est tout simplement indispensable. Dans cette optique, la CMM constitue, aux yeux de la Chambre, l'organisme le mieux outillé pour mener à bien une telle démarche de planification économique. D'une part, le territoire sous sa juridiction correspond de belle façon au territoire économique définissant la région métropolitaine. D'autre part, sa structure est en mesure de favoriser la cohérence des actions économiques de toutes les municipalités présentes sur son territoire.

Accroître la richesse produite dans la région métropolitaine

Du moment où l'on place la performance de Montréal en comparaison avec ses concurrentes, l'importance de trouver des moyens pour hisser la région dans le peloton de tête des régions métropolitaines fait figure d'incontournable. Dans ce contexte, la Chambre salue l'identification de l'augmentation de la richesse collective de la région métropolitaine de Montréal – telle que mesurée par le PIB *per capita* – comme objectif principal de la stratégie de développement économique de la CMM. Aussi, nous croyons qu'il est pertinent que le PDÉ fixe des objectifs qui mettront en évidence la nécessité, pour la région, de se dépasser et qui seront sans ambiguïté quant à l'actuelle position défavorable de Montréal vis-à-vis les principales économies métropolitaines. Le scénario du PDÉ qui propose un niveau de croissance annuelle de 5,2 % du PIB, pendant 20 ans – permettant à Montréal d'atteindre le 6^e rang des 26 régions métropolitaines d'Amérique du Nord en termes de PIB *per capita* –, répond donc à ces critères.

Cela dit, cet objectif demeure particulièrement ambitieux : ce taux de croissance équivaldrait à une performance exceptionnellement supérieure aux prévisions économiques pour la région. En effet, le Conference Board du

Canada prévoit une progression annuelle moyenne de la croissance de l'économie montréalaise de 2,8 % entre 2002 et 2020, soit plus de 2 % inférieure à la croissance visée par le scénario¹². Forcément, des changements importants à nos façons de faire devront être apportés si l'on veut que Montréal accomplisse ce bond de 20 positions au classement des 26 métropoles nord-américaines.

Pour tout exercice de planification stratégique, le principal défi demeure donc sa mise en œuvre, ce qui, dans le cas du PDÉ, sera intimement liée à l'implication et à la mobilisation de tous les acteurs du développement de la région métropolitaine. Si la région métropolitaine de Montréal aspire à connaître une croissance économique exceptionnelle, cela ne sera possible que si tous ces acteurs déploient, sans exception, des efforts tout aussi exceptionnels. Pour ces raisons, il apparaît clair aux yeux de la Chambre que l'un des rôles du PDÉ est d'être l'outil par lequel la communauté montréalaise se sentira interpellée, et par lequel les différents acteurs de son développement s'engageront à atteindre les objectifs poursuivis. En bout de ligne, il serait souhaitable que ces derniers se sentent liés au PDÉ et à l'atteinte de ses objectifs, un peu comme si chacun établissait avec la région un «contrat» de performance.

Identifier des conditions de succès

Dans cette optique, la Chambre croit que le PDÉ devrait identifier explicitement les conditions de succès devant être remplies pour rendre possible une progression économique amenant Montréal dans le peloton de tête des métropoles nord-américaines. Par «conditions de succès», nous entendons essentiellement les actions qui peuvent être prises rapidement. En d'autres termes, il s'agit des «prérequis» pour le développement accéléré souhaité à l'intérieur du PDÉ.

Le Projet de PDÉ identifie une de ces conditions de succès, sans pourtant la nommer comme telle : la diversification des sources de revenus des villes et de la CMM. Il s'agit, en effet, d'une condition qui devra obligatoirement être remplie si la région espère connaître la série d'investissements souhaités. Le PDÉ suggère également des démarches stratégiques de planification et de réflexion – notamment pour le

12. Il est intéressant de noter qu'au cours des dix dernières années, la région de Montréal n'a connu qu'à deux reprises des croissances de son PIB supérieures à 5 % : en 1999 (7,8 %) et en 2002 (5,5 %). En 2003, cette croissance se chiffrait à 1,7 %.

Clin d'oeil sur Montréal



développement des grappes – qui sont également susceptibles de déboucher sur l'identification de nouvelles conditions de succès. La proposition de la Chambre est donc loin de s'inscrire à contre-courant du PDÉ : bien au contraire, le souhait de la Chambre est de rendre l'exercice de réflexion stratégique plus étendu et plus explicite.

Ce faisant, l'identification de conditions de succès permettrait de refléter beaucoup plus l'urgence de poser des gestes majeurs susceptibles de lancer rapidement et résolument Montréal à la poursuite de ses concurrentes. Ces considérations sont importantes dans la mesure où elles ont un impact certain sur la crédibilité du PDÉ et, par voie de conséquences, sur l'engagement qu'il saura susciter chez les partenaires.

Définir des objectifs de réussite

Dans la même veine, la Chambre considère que le PDÉ devrait également identifier, de manière chiffrée, une série d'objectifs à atteindre autres que le taux de croissance du PIB. Par cette recommandation, la Chambre estime que la CMM devrait pousser un cran plus loin la logique l'amenant à mentionner l'importance de faire un suivi de la performance économique métropolitaine à travers une série d'indicateurs. En définissant des objectifs précis à atteindre – à court, moyen et long terme – pour une variété d'indicateurs, la Chambre croit que cette procédure contribuerait de deux façons à la réussite de la stratégie économique.

Premièrement, le fait de convenir d'une cible à atteindre pour un indicateur de performance aurait pour résultat de faciliter un suivi plus critique du PDÉ. Ainsi, l'identification de cibles à atteindre serait particulièrement utile pour suivre l'évolution des moyens d'action retenus par la CMM et identifier les ajustements à apporter en cours de route. Deuxièmement, la Chambre estime que, en disposant d'une plus grande variété d'objectifs chiffrés, la stratégie économique aurait l'important avantage de pouvoir mobiliser plus efficacement les acteurs derrière la réalisation de la stratégie économique. S'il est vrai que le PIB *per capita* représente une mesure exhaustive et valide de la richesse collective et de la productivité d'une population, le caractère global de cet indicateur comporte l'inconvénient de ne pouvoir être lié directement aux activités des différents acteurs économiques. En d'autres termes, il est difficile de percevoir l'impact des actions de chacun sur l'évolution du PIB *per capita* et, conséquemment, de faire partager à tous l'importance de leur contribution à l'atteinte de l'objectif identifié.

Négocier un contrat métropolitain

Plusieurs champs d'action identifiés dans le projet de PDÉ correspondent à des compétences exercées par les gouvernements supérieurs, tout particulièrement celui du Québec. Il suffit de penser, par exemple, à l'éducation ou au transport. Dans ce contexte, la Chambre croit que le PDÉ devrait être couronné par la conclusion d'un «contrat métropolitain». La Chambre considère particulièrement important que la participation et l'engagement du gouvernement du Québec dans le développement de la région de Montréal puisse ainsi être formalisé.

Pour la Chambre, la conclusion d'un tel contrat offrirait un complément important au PDÉ; c'est le moyen par lequel le rôle du gouvernement du Québec pour le développement de la métropole serait défini et reconnu et par lequel son engagement à joindre les forces pour en faire une région métropolitaine prospère et compétitive serait confirmé. Un tel complément serait non seulement précieux pour atteindre, en 2025, les objectifs du PDÉ : il appuierait dès aujourd'hui la crédibilité de la stratégie qu'il propose.

Conclusion

S'il porte en lui de grandes ambitions et une vision inspirante, le projet de PDÉ doit développer sa force d'agir, de rassembler et de mobiliser; il doit pouvoir nommer clairement les choses et tracer sans ambiguïté l'étendue et la difficulté du chemin à parcourir. Compte tenu des objectifs ambitieux – et nécessaires – que se fixe la région pour sa croissance, la contribution de tous les acteurs est requise. D'où l'idée que le PDÉ soit conçu comme un plan de mobilisation.

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a très fortement appuyé la création et le développement de la CMM, considérant que la perspective métropolitaine qui définit l'organisme est cruciale pour la réussite économique de Montréal et de sa région, et ce, à l'ère où la concurrence économique se joue directement entre les agglomérations urbaines. Le projet de *Plan de développement économique*, s'il peut encore être bonifié, souligne sans équivoque l'importance d'unir les forces de la métropole. C'est donc avec beaucoup de détermination que la Chambre compte poursuivre ses efforts et sa collaboration avec la CMM afin de faire du projet de PDÉ un véritable plan de mobilisation des forces actives pour le dépassement du Montréal métropolitain. ■



Chronique Développement économique Canada

Les partenariats entreprises-universités : un défi pour la métropole

Dans la métropole, une nouvelle dynamique s'est engagée avec le passage d'une économie industrielle à une économie du savoir. Dans ce nouvel environnement, une ville ne cherche pas seulement à se doter d'un système éducatif et d'industries fondées sur le savoir, mais aussi à innover à tous les niveaux, et ce, très rapidement. Un tel défi ne peut être relevé efficacement sans la collaboration de plusieurs acteurs économiques qui doivent nécessairement communiquer et interagir entre eux. Le travail en concertation entreprises-universités devient alors une voie à explorer. C'est là d'ailleurs une des recommandations de l'OCDE pour renforcer la compétitivité internationale de Montréal¹³.

Il est bien connu que l'entreprise et l'université ont des objectifs différents. L'entreprise existe pour produire des biens ou des services et pour en tirer des bénéfices. Elle offre du travail à son personnel et génère de la richesse grâce à la valeur ajoutée qu'elle incorpore dans son action. L'université existe pour enrichir les connaissances par la recherche et l'enseignement et pour en assurer la diffusion. L'entreprise, pour sa part, produit des connaissances pour appuyer son propre développement. Ces deux visions peuvent toutefois être complémentaires et conduire à un enrichissement réciproque.

Pour être compétitive, l'entreprise doit sans cesse innover et se distinguer de ses concurrents aussi bien dans le domaine des produits et des services que dans celui des procédés, et ce, à cause de la réduction du cycle de vie des produits et des technologies. Face à ces défis, l'entreprise peut envisager de conclure un partenariat avec un centre de recherche universitaire auquel elle apportera une meilleure connaissance des besoins et des marchés, ainsi que la possibilité de mieux orienter son enseignement et d'intensifier les contacts entre les étudiants et les entreprises. En retour, l'université peut apporter diverses connaissances à l'entreprise, grâce à son personnel compétent, ses équipements, son approche rigoureuse et multidisciplinaire, de même que son ouverture à la recherche internationale. C'est aussi une occasion de favoriser le recrutement d'étudiants.

13. Examens territoriaux de l'OCDE : Montréal. Disponible sur <http://www.ccmq.gc.ca/documents//OCDE.pdf>
14. Voir le Rapport de conjoncture 2001 : Pour des régions innovantes.

Disponible sur http://www.cst.gouv.qc.ca/ftp/Conjoncture2001/Rap_conj.pdf

Du chemin à parcourir

La collaboration entre les entreprises et les universités peut prendre les diverses formes suivantes : projet de recherche, usage conjoint d'équipement, veille technologique ou création de nouvelles entreprises pour l'exploitation commerciale des résultats de la recherche. Ces relations entre les universités et les entreprises tendent à se multiplier dans la métropole, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour décroiser la recherche. En 2001, 10,2 % de la recherche universitaire à Montréal était commanditée par l'industrie : ce taux est plus élevé que celui de l'ensemble des pays de l'OCDE (6,2 % en 2000). Cela démontre que les universités montréalaises entretiennent déjà d'importantes collaborations avec les entreprises privées, en particulier les grandes entreprises. Or, les dépenses de R-D effectuées par les entreprises via les universités correspondent à seulement 4,1 % du montant total de leurs investissements. En fait, les entreprises effectuent la majorité de leur R-D sans partenaires universitaires¹⁴. Dans son rapport, l'OCDE abonde dans le même sens en avançant que Montréal dispose d'importants atouts en capital humain et en infrastructures de recherche et d'éducation, mais que le cadre institutionnel destiné à mettre en valeur ces atouts manque parfois de cohérence. Dans la réalité, la collaboration entre les universités et les petites et moyennes entreprises est peu manifeste. Cela pose un problème dans la mesure où les PME forment le gros de l'industrie de la région métropolitaine. Du côté des universités, différents programmes sont mis en œuvre pour favoriser la collaboration soit entre les entreprises et les initiatives de recherche, soit entre les étudiants et les entreprises (programmes *coop*).

Pour accroître sa compétitivité, la métropole ne peut plus miser sur la faiblesse du dollar canadien, la devise tendant à s'apprécier considérablement depuis deux ans. Elle peut, par contre, miser sur son savoir en élaborant des méthodes de production plus efficaces et en offrant ainsi des produits adaptés aux besoins et à l'évolution des marchés. Le rôle de l'innovation est très important et les partenariats entreprises-universités peuvent aider les entreprises à demeurer compétitives sur les marchés extérieurs et à profiter des occasions situées aux frontières du savoir. ■

Caroline Ménard

Développement économique Canada



Développement
économique Canada

Canada Economic
Development

Bureau d'Affaires de l'Île-de-Montréal
(514) 283-2500 www.dec-ced.gc.ca
montreal@dec-ced.gc.ca

Canada