



Accroître la compétitivité de Montréal

Soumission
prébudgétaire fédérale
2006-2007

© Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2006

présentée à
L'honorable James Michael Flaherty, C.P., M.P.
Ministre des Finances
Gouvernement du Canada

Par
La Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Février 2006



**Chambre de commerce
du Montréal métropolitain**
Board of Trade of Metropolitan Montreal

Table des matières

Introduction	3
Recommandations	4
1. Compétitivité économique du Canada et de ses régions métropolitaines	4
1.1. Amélioration de la compétitivité des entreprises	4
1.1.1. Création d'un fonds d'investissements directs à l'étranger.....	4
1.1.2. Facilitation du passage des exportations canadiennes à la frontière américaine	5
1.1.3. Accélération de l'élimination de l'impôt fédéral sur le capital	6
1.2. Amélioration de la situation financière des villes	7
1.3 Financement du réseau universitaire	8
1.4 Financement de la création artistique	8
2. Projets d'infrastructures urbaines d'importance	10
2.1. La navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.....	10
2. 2. La Société du Havre : hautement prioritaire	11
2. 3. Le Vieux-Port de Montréal : un des sites les plus visités au Canada	11
2.4. Le transport en commun : durable et incontournable	12
Conclusion	14

Introduction

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain compte quelque 7 000 membres. Sa mission est de représenter les intérêts de la communauté des affaires de l'agglomération urbaine de Montréal et d'offrir une gamme intégrée de services spécialisés aux individus, aux commerçants et aux entreprises de toutes tailles de façon à les appuyer dans la réalisation de leur plein potentiel en matière d'innovation, de productivité et de compétitivité. C'est à titre de plus important organisme privé voué au développement économique au Québec que la Chambre présente ses recommandations prébudgétaires pour l'année 2006-2007.

La préparation d'un budget comporte inévitablement des choix, souvent déchirants, entre une série de priorités et d'urgences. La Chambre est sensible à cette réalité et en a tenu compte dans la préparation de ce document qu'elle présente au ministre des Finances au nom de ses membres. Ainsi, la première recommandation budgétaire de la Chambre – qui se reflète également dans chacune des recommandations présentées – est que le gouvernement du Canada adopte un budget responsable et équilibré qui prenne prioritairement en considération la notion de rendement des fonds publics. De façon générale, les Canadiens souhaitent le maintien et l'amélioration des services publics les plus importants ainsi qu'un allègement de leur fardeau fiscal. Il n'existe qu'une seule façon de concilier ces deux objectifs : l'accroissement de la richesse collective. D'où l'importance de donner priorité aux choix susceptibles de contribuer le plus significativement à l'enrichissement des Canadiens.

Dans ce contexte, le développement optimal des régions métropolitaines du pays apparaît de la plus grande importance. À travers le monde, les agglomérations urbaines sont plus que jamais au cœur de la croissance économique et de la création de richesse. Les talents et les investissements tendent à se concentrer massivement dans les villes et c'est pourquoi ces dernières se livrent une concurrence si vive. Les agglomérations urbaines du Canada ne font pas exception et représentent les principaux moteurs de sa croissance économique, les six plus grandes comptant pour 45% du PIB canadien.

Le gouvernement du Canada semble de plus en plus sensible à cette réalité et a posé plusieurs gestes prometteurs visant à donner aux régions métropolitaines du pays les moyens d'exploiter tout leur potentiel. Parmi ces gestes, notons l'octroi du plein remboursement de la TPS aux municipalités, une taxe qui a contribué de façon concrète à l'amélioration des finances municipales à travers le pays, conformément au souhait exprimé par la Chambre dans ses soumissions prébudgétaires précédentes. Notons également un transfert progressif sur cinq ans d'une fraction de la taxe d'accise sur l'essence, devant représenter pour cette année un montant de 179 millions \$ pour les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal. Toutefois, d'autres engagements doivent encore être honorés. Ainsi, le budget 2006-2007 donnera l'occasion au gouvernement du Canada de confirmer sa volonté de traduire en mesures budgétaires concrètes les ambitions qu'il nourrit à l'égard des grandes villes du pays.

Recommandations

1. Compétitivité économique du Canada et de ses régions métropolitaines

1.1. Amélioration de la compétitivité des entreprises

Pour la Chambre, la compétitivité économique de l'agglomération urbaine de Montréal est grandement tributaire de la réussite des entreprises sur les marchés étrangers et de leur capacité d'investir dans leur propre réussite.

1.1.1. Création d'un fonds d'investissements directs à l'étranger

Les investissements directs à l'étranger (IDE) représentent une des nombreuses façons de faire du commerce international et, depuis les dernières décennies, les IDE sont en pleine croissance. Selon les données de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (UNCTAD), en 1980, la valeur totale des IDE en \$US dans le monde s'est chiffrée à 53,7 milliards \$. Dix ans plus tard, ils totalisaient 238,7 milliards \$, puis 1,2 billion \$ en 2000. Après avoir accusé un certain recul, la valeur des IDE s'est élevée à 730,2 milliards \$ en 2004.

Les avantages des IDE sont nombreux. Selon une étude de l'OCDE¹, chaque dollar investi à l'étranger est associé à 2 \$ d'exportation additionnelle et un surplus de la balance commerciale de 1,70 \$ pour le pays qui a effectué l'investissement. De plus, les IDE sortants représentent un puissant mécanisme d'accès aux marchés étrangers. En effet, à travers les IDE, les produits finis exportés sont progressivement remplacés par des biens intermédiaires à haute valeur ajoutée et par des services des sociétés mères aux filiales étrangères.

Malgré cela, le Canada n'est pas très présent sur les marchés internationaux et ne profite donc pas pleinement des avantages que ces investissements pourraient lui apporter. De plus, les entreprises qui se lancent dans l'aventure des IDE sont pour la plupart de grandes entreprises². Ainsi, en comparaison, les PME, qui constituent l'essentiel du tissu économique du pays, sont encore relativement sous-représentées dans l'économie mondiale. Cela peut s'expliquer par le fait que ces dernières sont relativement peu préparées à un climat d'affaires plus complexe et plus risqué et disposent de ressources plus limitées – en particulier en ce qui a trait aux outils de financement pour les projets d'IDE.

Le Canada n'offre pas véritablement de soutien financier aux entreprises qui désirent faire des investissements à l'étranger. Alors que bon nombre d'agences de développement économique ont le mandat d'attirer les investissements étrangers au Canada, les actions concrètes en matière de promotion des investissements directs des Canadiens à l'étranger se font beaucoup plus rares. Les autres pays du G7 sont déjà dotés de leur propre fonds d'investissements directs à l'étranger (FIDE). On compte aujourd'hui une vingtaine de FIDE en Europe, deux en Asie et un en Amérique du Nord, tous chargés de fournir de l'équité, de la quasi-équité, des prêts, de l'assistance technique, de l'assurance-risque, etc.

Malheureusement, il n'existe pas d'équivalent au Canada. Certes, il existe le Fonds d'investissement canadien pour l'Afrique (FICA), mais ce dernier est limité à une zone géographique, il est ouvert à tous les investisseurs privés, qu'ils soient canadiens ou non et, enfin, les investissements du FICA variant entre 5 et 50 M\$ US, il devient moins accessible aux

¹ OCDE, *Open Markets Matter: The Benefits of Trade and Investment Liberalization*, Paris, 1998.

² En effet, selon une étude de KPMG, 97,14 % des IDE réalisés par des entreprises canadiennes ont été des transactions de plus de 100 M \$ CA en 1998 dont la majorité s'effectuaient dans le cadre de fusions et acquisitions.

PME canadiennes. Un nouveau fonds a été annoncé : en effet, dans sa mise à jour du budget, le gouvernement fédéral entendait consacrer 250 millions \$ à la mise sur pied d'un Fonds pour la compétitivité mondiale. Ce fonds permettrait d'offrir de l'appui aux PME mais, vraisemblablement, pas par le biais d'outils de financement. Dans l'hypothèse où le nouveau gouvernement déciderait de le matérialiser ainsi, il ne s'agirait donc pas d'un FIDE.

Recommandation 1.1.1 :

Que soit mis à la disposition des PME canadiennes un véritable fonds d'investissements directs à l'étranger.

1.1.2. Facilitation du passage des exportations canadiennes à la frontière américaine

La région du Grand Montréal compte plus de 5 000 entreprises exportatrices et est à l'origine de 70 % des exportations du Québec. À l'intérieur d'un rayon de 1 000 kilomètres autour de la région, on retrouve un bassin de 80 millions de consommateurs dans plus de 60 grandes villes nord-américaines. La vitalité des exportations, qui comptent pour plus de 55 % du PIB québécois³, joue un rôle prépondérant dans la croissance économique de la province. En 2001, les exportations internationales québécoises généraient plus de 667 000 emplois⁴. Au cours de l'année 2004, la valeur des exportations du Canada a atteint 412 milliards \$. De ce montant, plus de 348 milliards \$ étaient destinés au marché américain, ce qui représente 85 % des exportations totales. Le poste frontalier Champlain-Lacolle est le plus fréquenté des postes frontaliers donnant sur le Québec. Il s'agit de celui qui donne accès à l'important marché de la région de New York, Philadelphie et Washington, DC. En 2003, 387 962 camions et 999 836 voitures y sont passés, seulement en direction des États-Unis, soit en moyenne plus de 1 000 camions et 2 700 voitures par jour.



³ Gouvernement du Québec, Ministère du Développement économique et régional, *Calepin : Le commerce extérieur du Québec*, décembre 2003.

⁴ Gouvernement du Québec, *Impact économique des exportations québécoises – années 1990, 1997 et 2001*, octobre 2003.

Recommandation 1.1.2. :

Que des actions soient rapidement prises – complémentaires ou conjointes – par les gouvernements du Canada et du Québec en vue d’accroître la fluidité des échanges commerciaux à la frontière entre le Canada et les États-Unis, parmi lesquelles :

- **La promotion active et accrue, auprès des petites et moyennes entreprises exportatrices, de la participation aux programmes de sécurité à la frontière (C-TPAT, FAST-EXPRES);**
- **La mise en place de mesures de soutien efficaces pour les petites et moyennes entreprises exportatrices aux prises avec les coûts importants liés au processus de conformité aux nouvelles normes douanières;**
- **La réalisation de travaux de modernisation du poste frontalier de Lacolle dans l’objectif de faire de l’endroit – en combinaison avec les importants travaux qui seront réalisés au poste américain de Champlain – un poste de transit d’excellence pour la circulation des personnes et des marchandises entre l’Est du Canada et la côte est américaine.**

1.1.3. Accélération de l’élimination de l’impôt fédéral sur le capital

L’impôt fédéral sur le capital, aussi connu sous le nom de *taxe sur le capital*, vise les grandes entreprises et les institutions financières et s’applique sur les capitaux propres, les capitaux d’emprunt et les réserves en capital. Ce dernier étant un facteur de production mobile, la taxe sur le capital augmente le coût des investissements et fait fuir le capital vers les juridictions où un taux de rendement supérieur peut être obtenu. En conséquence, les occasions d’investissement au Canada sont rendues moins attrayantes pour les investisseurs étrangers qui comparent l’environnement fiscal des corporations entre divers pays et provinces.

Parce qu’elle constitue une charge fixe et supplémentaire pour les entreprises, la taxe sur le capital est considérée comme un frein à la croissance de nouveaux investissements et comporte un effet dissuasif sur l’acquisition de nouvelles technologies, sur le développement de capacités nouvelles ainsi que sur l’innovation.

La Chambre se réjouit de l’annonce du gouvernement fédéral – faite en février 2005 – d’abolir progressivement et complètement l’impôt fédéral sur le capital d’ici 2008. Néanmoins, l’élimination immédiate de l’impôt sur le capital serait préférable puisqu’elle favoriserait rapidement l’accroissement des investissements locaux et étrangers, ce qui contribuerait à alimenter une croissance du PIB et aiderait, à moyen terme, à compenser la perte des revenus que le gouvernement en tire actuellement. La Chambre recommande donc au gouvernement de faire en sorte que le Canada rattrape plus rapidement les autres pays de l’OCDE qui, mis à part l’Allemagne et le Japon, n’imposent déjà plus de taxe semblable.

Recommandation 1.1.3. :

Que le gouvernement fédéral élimine complètement et immédiatement l’impôt fédéral sur le capital – ou taxe sur le capital – reconnu comme une mesure fiscale dommageable pour la productivité des entreprises, la compétitivité des institutions financières et la création d’emplois.

1.2. Amélioration de la situation financière des villes

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, la compétitivité économique du Canada et des régions métropolitaines passe par la compétitivité de ses entreprises. Mais elle passe aussi par la santé des infrastructures urbaines des régions métropolitaines. En effet, selon une étude publiée par Statistique Canada⁵, les infrastructures urbaines constituent un facteur pouvant influencer les coûts de production et d'opération des entreprises et des commerces, particulièrement en matière de transport et de circulation des marchandises.

Ainsi, pour assurer la performance des infrastructures urbaines, il faut impérativement améliorer la situation financière des municipalités. Au cœur de leurs difficultés financières se trouve leur dépendance aux revenus de nature foncière. À Montréal, en 2006, une proportion encore trop grande des revenus, soit 75 %⁶, proviendra du domaine foncier (taxes foncières, tarifications auprès des propriétaires d'immeubles et compensations tenant lieu de taxes). De plus, les entreprises et commerces, par le biais des taxes foncières sur les immeubles non résidentiels et des taxes d'affaires, sont parmi les contributeurs les plus importants au financement des villes. Dans le cas de Montréal, pour le budget 2006, environ la moitié des charges fiscales perçues par la Ville proviennent des immeubles non résidentiels – alors que cette catégorie d'immeubles ne représente que 28,3 % de la valeur foncière imposable. Enfin, la taxe foncière est très peu adaptée aux responsabilités nouvelles et grandissantes des municipalités : il s'agit d'une assiette fiscale qui n'évolue pas au même rythme que la croissance économique.

Au plan foncier, le gouvernement du Canada, contrairement aux propriétaires privés, possède un statut particulier qui l'exempte de l'obligation de s'acquitter entièrement de la taxe foncière et, par le fait même, du coût des services municipaux dont bénéficient pourtant les immeubles dont il est propriétaire. Même si le gouvernement du Canada et ses sociétés sont tenus de payer les tarifications et frais de services encourus pour les services consommés directement par les édifices publics, dans la majorité des cas, ces frais ne suffisent pas à couvrir la totalité des coûts des services municipaux. La compensation sensée combler ce manque à gagner prend la forme d'une « compensation tenant lieu de taxes ». En 2006, les compensations tenant lieu de taxes payées par le gouvernement du Canada et ses sociétés à la Ville de Montréal sont estimées à 47,8 millions \$.

Pour répondre à un souci d'équité fiscale, la Chambre appuie la conclusion de la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales selon laquelle il est recommandé que le gouvernement du Canada et ses sociétés paient des compensations tenant lieu de taxes équivalentes à 100 % des taxes locales sur la valeur foncière de leurs propres immeubles. Cette mesure permettrait à la fois de simplifier le régime de compensations tenant lieu de taxes et d'accroître les revenus des municipalités. De plus, la Chambre nourrit certains espoirs quant au rapport – à venir – du Comité consultatif sur les villes et les collectivités, communément appelé le Comité Harcourt, et souhaite que son contenu fasse l'objet de la plus grande attention.

Recommandation 1.2. :

Que les compensations tenant lieu de taxes, que versent le gouvernement du Canada et ses sociétés aux municipalités, corresponde à 100 % des taxes locales sur la valeur foncière de tous les immeubles dont ils sont propriétaires, et ce, dès le prochain exercice budgétaire.

⁵ Harchaoui, Tarek M. et Faoui Tarkhani, *L'infrastructure publique au Canada*, Statistique Canada, novembre 2003.

⁶ Budget du Conseil de Ville et du Conseil d'agglomération.

1.3 Financement du réseau universitaire

Les institutions d'enseignement et de recherche universitaires occupent une place prépondérante dans l'économie de Montréal; près de 2,5 milliards \$ y sont dépensés annuellement par les universités en salaires ainsi qu'en biens et services. Montréal se place au premier rang des métropoles canadiennes en ce qui a trait à l'importance des fonds de recherche universitaire (1,1 milliard \$) et constitue la seule ville à détenir deux facultés de médecine. En outre, de nombreuses entreprises privées entretiennent d'étroites relations d'affaires avec les institutions universitaires, au plus grand bénéfice des secteurs du savoir, des biotechnologies et des hautes technologies de la région montréalaise.

Il demeure toutefois que les institutions universitaires font face à des défis de financement énormes et constants et qu'elles incarnent le seul niveau scolaire où la concurrence est mondiale. Par conséquent, le gouvernement aurait tout avantage à soutenir l'économie du savoir en accroissant sa contribution au financement du réseau universitaire. D'autant plus que la capacité d'innover d'une économie est intimement liée aux individus talentueux et bien formés par qui ces innovations émergent, et que l'on doit accorder davantage d'importance à cette nouvelle réalité au moment où la croissance démographique faiblit et que la population vieillit. Ainsi, l'enjeu capital du talent ne peut plus se limiter au seul développement des talents locaux, en particulier dans un contexte où, d'ici quelques années, la croissance nette de la main-d'œuvre reposera à 100 % sur l'immigration⁷. Le Canada doit livrer bataille pour accueillir – de façon permanente – les personnes talentueuses venant d'ailleurs et qui cherchent le meilleur endroit où vivre et développer leur talent.

Forte de ce constat, la Chambre est d'avis qu'une attention particulière devrait être accordée aux recommandations que formulera le Conseil de la fédération à ce sujet. Un investissement accru dans les institutions universitaires constituerait un élément additionnel qui permettrait à Montréal d'attirer d'avantage de jeunes talents étrangers, de les former et de les retenir pour qu'ils contribuent au développement plein et entier de la région.

Recommandations 1.3 :

Que le budget comporte un accroissement des sommes allouées au réseau universitaire pour le maintien d'un enseignement de qualité et pour le développement des activités de recherche.

1.4 Financement de la création artistique

À l'heure où la concurrence internationale se joue principalement entre les grandes agglomérations urbaines, il est devenu indispensable pour les métropoles de mettre en place un environnement favorable à la création de richesse et, pour ce faire, d'offrir une excellente qualité de vie. En ce sens, soutenir un des traits de personnalité distinctifs de Montréal - sa vitalité culturelle – est essentiel.

À Montréal, le secteur culturel génère des retombées annuelles de près de 5 milliards de dollars et quelque 90 000 emplois directs et indirects en dépendent⁸. Ce secteur contribue également à attirer plus de sept millions de visiteurs qui, année après année, visitent Montréal et profitent

⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Bulletin de santé de Montréal*, édition 2005, p. 23.

⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le financement privé de la culture*, novembre 2005.

d'événements culturels tels que les grands festivals, les expositions muséales, les représentations des orchestres, des maisons de théâtre ou encore des compagnies de danse.

En outre, la culture a un effet mobilisateur au cœur des différents quartiers de Montréal, que l'on pense à des réalisations comme la TOHU, ou des projets structurants et mobilisateurs tels que le Quartier des spectacles. Ainsi, pour la Chambre, la culture joue manifestement un rôle stratégique quant à la qualité de lieu, à la capacité collective d'innovation et d'enrichissement du savoir et, également, face à la capacité d'attraction et de rétention des talents. En somme, la culture a un impact direct sur la croissance de la métropole.

Montréal est déjà reconnue comme une métropole culturelle, il importe donc de toujours renforcer cette signature et d'assurer le rayonnement de cette vitalité hors des frontières.

Recommandations 1.4 :

Que le budget accordé au Conseil des arts du Canada soit doublé d'ici trois ans afin de porter à 300 millions \$ les sommes versées à l'organisme.

2. Projets d'infrastructures urbaines d'importance

Tel qu'il est souligné précédemment, les besoins financiers des municipalités pour l'entretien et le renouvellement des infrastructures urbaines sont des plus importants. Uniquement pour la Ville de Montréal, les investissements requis pour les infrastructures urbaines, au cours des dix prochaines années, se chiffrent à 12 milliards \$⁹. Pour la Chambre, le développement économique durable des régions métropolitaines du Canada nécessite qu'une réponse adéquate soit rapidement apportée à ces besoins. Des infrastructures performantes permettent d'abord et avant tout de réduire les coûts pour les commerces et les entreprises qui en dépendent¹⁰.

À ces considérations s'ajoute le fait que les besoins en infrastructures représentent un poids important pour les administrations municipales, voire une menace pour leur équilibre financier. À moyen terme, la Chambre craint que les villes n'aient d'autres choix que d'augmenter de façon marquée leurs taxes ou de réduire significativement les services aux citoyens, aux commerçants et aux entreprises. Enfin, il ne faut pas ignorer le fait que des infrastructures adéquates et performantes contribuent à la qualité de lieu et d'environnement d'une ville – ce qui, en retour, ajoute à sa compétitivité pour l'attraction du talent et des investissements.

Dans ce contexte, la Chambre croit qu'il est de mise d'innover et de mettre en place de nouveaux moyens pour financer la réalisation de grands travaux d'infrastructures urbaines. Au cœur de ces nouvelles façons de faire : une collaboration serrée entre tous les paliers de gouvernement – fédéral, provincial et municipal – et le secteur privé.

2.1. La navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau

Des principales métropoles du monde, Montréal est l'une de celles où l'aéroport international est situé le plus près du centre-ville. L'Aéroport Montréal-Trudeau pourrait donc devenir, avec des voies de communication adéquates, une référence en matière de liaison entre les centres-villes et les infrastructures aéroportuaires. Toutefois, force est de constater la vétusté des infrastructures de transport qui desservent l'aéroport et, en particulier, la désuétude et la non-fonctionnalité de l'échangeur Dorval. Les lacunes dans la fluidité des transports compromettent ainsi l'avantage concurrentiel de la proximité de l'aéroport et, pour cette raison, la Chambre constate depuis de nombreuses années le besoin d'offrir aux usagers de l'aéroport des voies de communication plus efficaces.

Pour la Chambre, dans le contexte où un important réaménagement de l'échangeur Dorval est justement à la veille d'être réalisé, un accès aisé, rapide et fiable par une navette ferroviaire – comme il en existe dans la majorité des grandes métropoles du monde – devrait aussi faire partie du projet. En effet, une telle navette permettrait de relier le centre-ville à l'aéroport en moins de 30 minutes, et ce, peu importe les conditions climatiques et l'état de la circulation sur les voies d'accès. Le train contribuerait aussi à désengorger le réseau routier aux abords de l'aéroport et constituerait, grâce à la liaison rapide, un attrait certain pour la clientèle d'affaires. De plus, la mise en place d'une telle navette serait relativement aisée puisqu'un corridor ferroviaire est déjà en place sur la presque totalité du trajet entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport. Il apparaît en outre manifeste que l'accès au centre-ville devrait être localisé à la Gare Centrale où sont situés les points de correspondance avec les autres liens ferroviaires, ainsi que les nombreuses liaisons régionales de transport en commun.

⁹ Ville de Montréal, *Portrait et diagnostic*, juin 2005.

¹⁰ Ville de Montréal, *Portrait et diagnostic*, juin 2005.

Recommandation 2.1 :

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec celui du Québec, mette en place les mesures nécessaires pour que soit rapidement réalisé le projet de navette ferroviaire qui facilitera grandement la mobilité des Montréalais et des visiteurs à l'aéroport international.

2. 2. La Société du Havre : hautement prioritaire

La mise en valeur du havre de Montréal, telle que pilotée par la Société du Havre, est possiblement le projet de développement et d'aménagement urbain le plus ambitieux de l'histoire de Montréal. Que ce soit en raison de la taille du territoire faisant l'objet de la planification ou de l'importance des travaux à y réaliser, la somme des investissements nécessaires pour exploiter l'immense potentiel de développement du havre est colossale. Dans ce contexte, l'application d'un partenariat mettant à profit des capitaux privés pour la réalisation d'une mise en valeur de grande qualité du havre apparaît incontournable.

Dans ce cas particulier, il est également nécessaire de souligner le leadership que peuvent exercer conjointement les gouvernements du Canada et du Québec comme catalyseurs du projet. Comme l'a fait le gouvernement du Québec avec la construction du siège social de la Caisse de dépôt et placement du Québec, l'agrandissement du Palais des congrès et la réalisation du Quartier International, la mise en oeuvre d'un projet gouvernemental de grande envergure en synergie avec les planificateurs de la Société du Havre pourrait contribuer grandement à l'accélération et à la concrétisation du projet. À cet égard, la Chambre espère que la réalisation du Complexe du Bassin Peel et la relocalisation du Casino seront rapidement complétées, de même que la construction d'un centre de foires de calibre international. De plus, l'accès au site devrait être facilité par une modernisation de l'autoroute Bonaventure permettant, notamment, l'accès aux berges du Saint-Laurent, ainsi que la mise en place d'une liaison de transport en commun entre le havre et le centre-ville.

Recommandation 2.2. :

Que les gouvernements du Canada et du Québec contribuent conjointement à la réalisation du projet de mise en valeur du havre de Montréal, notamment en priorisant la réalisation des investissements envisagés dans le havre, afin d'en faire des véritables catalyseurs du projet.

2. 3. Le Vieux-Port de Montréal : un des sites les plus visités au Canada

Le Vieux-Port de Montréal constitue, avec ses sept millions de visiteurs annuellement, un élément structurant du développement économique de Montréal et contribue à la qualité de l'image reflétée par la métropole sur la scène internationale. Le Vieux-Port, grâce à ses infrastructures et à la tenue d'événements de toute nature tout au long de l'année, est devenu un lieu de convergence majeur pour les Montréalais et pour les nombreux visiteurs de passage. Les investissements substantiels faits par le gouvernement fédéral au cours des quinze dernières années pour aménager le Vieux-Port de Montréal ont été des plus porteurs. La Chambre est donc confiante que les futurs investissements dans cette infrastructure le seront tout autant.

Dans ce contexte, la Chambre accueille favorablement la Vision de développement que propose de mettre en oeuvre la Société du Vieux-Port et appuie les axes de développement ciblés,

lesquels visent notamment à promouvoir les activités patrimoniales du site et à harmoniser les infrastructures du Vieux-Port avec le milieu environnant, notamment par un accès facile au site en transport en commun. Cette initiative prend d'autant d'ampleur que la Société du Havre de Montréal projette, au cours des prochaines années, de redévelopper de nombreux secteurs adjacents au Vieux-Port. Selon la Chambre, la combinaison de ces deux initiatives représente une occasion unique de consolider le réaménagement du havre et d'assurer la pleine croissance du Vieux-Port, en plus de favoriser le développement du Vieux-Montréal.

La Chambre appuie donc, tout comme elle le fait pour la Société du Havre, les démarches de la Société du Vieux-Port de Montréal auprès des autorités gouvernementales pour que cet important équipement touristique de la métropole reçoive les ressources essentielles à son plein développement.

Recommandation 2.3. :

Que le gouvernement du Canada appuie financièrement la réalisation de la Vision de développement de la Société du Vieux-Port pour la période 2005-2020.

2.4. Le transport en commun : durable et incontournable

Le réseau de transport en commun contribue largement au développement urbain durable de la métropole dans la mesure où il améliore la mobilité des individus, réduit le nombre de véhicules sur le réseau routier et augmente la qualité de vie des résidents.

Mais si le transport en commun constitue un élément essentiel au développement de Montréal, il génère également des retombées économiques majeures pour la métropole. En effet, les bénéfices économiques générés par le transport en commun ne se limitent pas aux seules dépenses des organismes de transport de la région. En 2003, par exemple, le transport en commun a permis aux ménages montréalais d'économiser près de 600 millions \$ en frais de déplacement. Or, ces économies donnent un pouvoir d'achat accru aux ménages qui peuvent ainsi dépenser davantage, notamment en magasinage, en sorties culturelles et en loisirs. De plus, les recettes fiscales et parafiscales du gouvernement fédéral provenant des activités générées par les sociétés de transport en commun dans la région de Montréal étaient estimées, pour l'année 2003, à 94,6 millions \$. Ainsi, le gouvernement du Canada récoltait plus de 7,39 \$ de recettes diverses sur chaque tranche de 100 \$ de dépenses des sociétés de transport en commun.¹¹

La Chambre est d'avis que les divers paliers de gouvernement doivent œuvrer à faire augmenter la fréquentation du transport en commun et, surtout, à faire accroître sa part de marché par rapport à celle de l'utilisation de la voiture. Pour y parvenir, la Chambre identifie quatre conditions qu'il importe de considérer :

- assurer le confort aux usagers, par la mise à niveau de certaines infrastructures de transport en commun, ainsi que par la mise en place de nouvelles infrastructures adaptées aux besoins de la clientèle;
- améliorer les temps de parcours et les fréquences, pour accroître l'attrait du transport en commun par rapport à l'utilisation de la voiture;

¹¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004.

- assurer la fiabilité des réseaux, puisque cet élément constitue un avantage comparatif majeur par rapport à l'utilisation de la voiture qui, elle, est soumise aux aléas de la circulation routière et des conditions météorologiques;
- améliorer les infrastructures : uniquement pour la Société de transport de Montréal (STM), des investissements de l'ordre de 3,5 milliards \$ seront nécessaires sur 10 ans, notamment pour remplacer et modifier les voitures de métro, en plus de renouveler les équipements fixes tels que les structures de béton et les systèmes de ventilation.

Recommandation 2.4. :

Que le gouvernement du Canada maintienne de façon permanente le transfert d'une partie de la taxe d'accise sur l'essence dans le cadre d'une participation à un financement stable, récurrent et prévisible des infrastructures, notamment des infrastructures de transport en commun.

Conclusion

En tant que moteurs économiques, les régions métropolitaines du pays contribuent plus que jamais auparavant à la prospérité du Canada. Dans le contexte mondial actuel d'une économie basée sur le savoir et l'innovation, cette position est appelée à devenir encore plus importante.

Face à cette réalité, il faut par-dessus tout éviter de voir le développement des régions métropolitaines en opposition avec celui des autres régions du pays et de penser que la prospérité des premières détourne des ressources destinées au développement des secondes, au contraire. Le Canada en entier a intérêt à ce que ses moteurs économiques tournent à plein régime et, en conséquence, à leur fournir tous les outils nécessaires à leur plein développement.

C'est dans cette optique que la Chambre a présenté non seulement les attentes de ses membres quant au prochain budget, mais a également formulé des propositions susceptibles d'améliorer la performance économique des régions métropolitaines et, par le fait même, celle du Canada. Et c'est dans ce même esprit constructif que la Chambre tient à souligner au gouvernement sa disponibilité à collaborer avec lui afin de poser des gestes concrets et nécessaires au développement de l'économie montréalaise.