



## >> > Éditorial

### Développement *urbain* durable : important pour Montréal, essentiel à la stratégie québécoise

Par Isabelle Hudon, présidente et chef de la direction  
Chambre de commerce du Montréal métropolitain

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a pris connaissance avec intérêt du document de consultation sur le Plan de développement durable du Québec, qui fait présentement l'objet d'une consultation par le ministre du Développement durable et des Parcs, monsieur Thomas Mulcair. De manière générale, on ne peut que saluer la volonté exprimée par le gouvernement d'inaugurer une nouvelle ère où le développement économique se fait non plus aux dépens, mais au profit de notre patrimoine environnemental et de l'épanouissement des personnes.

Alors que la métropole s'efforce de se tailler une place dans l'économie du savoir, la qualité de vie, de lieu et de l'environnement joue un rôle stratégique en tant que facteurs contribuant à la compétitivité et à l'attractivité de l'économie montréalaise. Le nouvel accent mis sur l'innovation et la créativité met en évidence le fait que la richesse première d'une économie réside dans les individus qui y participent. Or, cette reconnaissance de l'importance économique des individus et de leur talent suppose également une reconnaissance des facteurs qui favorisent leur attraction et leur présence durable parmi nous. À l'ère de la mondialisation, la mobilité des travailleurs est en constante croissance. Au même moment, le Québec connaît un ralentissement démographique et redoute une pénurie de main-d'œuvre. Dans ce contexte, offrir un environnement attrayant et une qualité de vie exceptionnelle représente, pour Montréal et le Québec, rien de moins qu'une nécessité.

Pour ces raisons – et tout en appuyant la démarche du gouvernement –, la Chambre a souligné, dans son avis transmis au ministre de l'Environnement, les inquiétudes que soulève l'absence apparente de considération pour un volet spécifiquement urbain de la stratégie gouvernementale de développement durable. Pour la Chambre, loin d'être un élément secondaire, le développement *urbain* durable sera, en effet, l'un des axes d'intervention incontournables à la réussite de la stratégie – d'où la nécessité qu'une considération particulière et prioritaire soit apportée au développement *urbain* durable dans le plan du gouvernement.

Cela n'est surtout pas un «caprice de grande ville», mais bien la reconnaissance pragmatique du fait que la qualité de vie – et le développement durable sensé la favoriser – résulte d'une dynamique profondément différente selon qu'on se trouve en milieu fortement urbanisé ou à l'extérieur des grands centres. L'émission de gaz à effet de serre (GES) dans la région métropolitaine de Montréal fournit un exemple frappant des défis propres aux agglomérations urbaines lié à la conciliation du milieu, du mode et du niveau de vie dans une perspective de développement durable. Près de la moitié de la population du Québec vit dans la région métropolitaine de Montréal. Cette simple concentration d'activité économique et humaine pose des problèmes dont la dimension est unique. La congestion routière, pour n'en nommer qu'un, y prend une ampleur qui est sans égale ailleurs au Québec. Or, en plus d'augmenter les temps de déplacement, la congestion accroît la quantité d'émissions de GES.

L'impact de cette situation sur le milieu de vie est probablement le plus facile à percevoir et à mesurer : Montréal et, dans une moindre mesure, Québec et Gatineau, sont normalement les seules agglomérations du Québec à connaître des épisodes de smog. Sur le plan du mode de vie et du niveau de vie, les conséquences de la congestion, sans être aussi spectaculaires, n'en demeurent pas moins aussi tangibles : du temps perdu sur les routes à la difficulté de concilier le travail et la famille; des coûts économiques de la congestion à leur impact sur la santé publique; de l'attrait d'une meilleure qualité d'environnement en périphérie de l'agglomération aux coûts de l'étalement urbain... Dans la région métropolitaine de Montréal, l'approche globale et exhaustive nécessaire à une planification durable du développement est déjà, en elle-même, un défi intellectuel d'envergure.

Et il ne s'agit là que d'un exemple : la consommation durable d'eau et d'énergie, la gestion des matières résiduelles, l'utilisation du transport en commun, la revitalisation et la densification urbaines sont autant d'enjeux qui prennent une dimension et une importance particulières au sein des plus grandes agglomérations urbaines québécoises.

Ainsi, pour la crédibilité même du plan de développement durable du Québec, la Chambre considère ainsi que le développement *urbain* durable devrait obligatoirement être envisagé, en soi, comme un axe d'intervention prioritaire. Au même titre que son développement économique, le développement durable de la métropole est un enjeu beaucoup trop important pour le Québec pour ne pas en faire une priorité clairement énoncée.

---

## >> > Tendances

### **Rapidité, fréquence et efficacité**

#### **L'avenir du transport en commun relié à la qualité du service**

À Denver, au Colorado, la principale artère commerciale du centre-ville – la 16<sup>e</sup> rue – est interdite à la circulation automobile sur une distance d'environ un mille. En revanche, cette zone est desservie gratuitement sept jours par semaine par un service de transport en commun par autobus appelé le Free MallRide. Les véhicules utilisés sont des hybrides qui fonctionnent à la fois à l'électricité et au gaz naturel produisant peu d'émissions polluantes, ce qui est doublement efficace au plan environnemental.

Chose certaine, malgré les effets très circonscrits d'une telle mesure, elle illustre quand même le fait que le transport en commun demeure un élément essentiel du développement urbain durable et elle est un exemple d'une solution adaptée au milieu.

### **Triple couronne métropolitaine**

«Le développement du transport en commun en 2005 s'articule autour d'une triple couronne», explique le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport, M. Joël Gauthier. Ses trois éléments sont le développement durable et les engagements de Kyoto, le développement économique et la santé publique.»

En ce qui concerne l'impact de la circulation automobile sur l'environnement et la santé, il suffit de rappeler que 38 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec sont causées par le transport et cette proportion atteint pas moins de 47 % pour l'agglomération métropolitaine. C'est là une des raisons pour laquelle la part de marché de l'utilisation du transport en commun, qui se situe à 21 % par rapport aux autres modes de transport pour Montréal, devrait être augmentée.

### **Un impact économique considérable**

En plus de contribuer à la réduction des véhicules automobiles en circulation (et donc à la diminution des émissions de gaz à effet de serre), le transport en commun a également un impact économique considérable. Selon une [étude](#) de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain réalisée en collaboration avec la firme SECOR Conseil et rendue publique en décembre dernier, les dépenses de fonctionnement et d'infrastructures des autorités organisatrices de transport de la région de Montréal représentaient en 2003 une somme globale de 1,3 milliard de dollars. L'activité économique associée à ces activités soutient annuellement près de 13 000 emplois en plus de générer une valeur ajoutée de plus de 930 millions.

«Un des éléments particulièrement intéressants de cette étude est qu'en plus de mettre en valeur l'importante contribution du transport en commun à l'économie métropolitaine, elle fait clairement ressortir qu'il n'y a qu'une façon de maximiser ces bénéfices, et c'est en augmentant la part de marché détenue par le transport en commun des déplacements effectués dans la métropole», souligne la présidente et chef de la direction de la Chambre, Isabelle Hudon.

Mais ce qu'on met aussi dans la balance, à l'AMT, ce sont les pertes économiques encourues à cause de l'achalandage de l'heure de pointe sur les voies métropolitaines. «Les coûts économiques reliés directement à la congestion routière sont d'environ 880 millions de dollars par année», rappelle M. Gauthier.

### **Continuer d'accroître l'offre de service**

Pour le dirigeant de l'Agence métropolitaine de transport, il n'y a pas de mystère : c'est par l'amélioration du service que le transport en commun réussira à attirer plus de clients. «Une plus grande qualité de service signifie simplement que les options offertes à l'automobile sont plus rapides, plus fréquentes et plus efficaces, poursuit M. Gauthier. Lorsque ces trois conditions sont réunies, les gens n'hésitent pas à utiliser les transports en commun.»

À cet égard, il faut rappeler le succès considérable remporté au cours des dernières années par le système de trains de banlieue, qui a connu depuis huit ans une augmentation de son achalandage de l'ordre de 100 %, ce qui représente plus de 14 millions de personnes.

Le président-directeur de l'AMT rappelle également avec fierté qu'à chaque période de pointe, quelque

350 autobus transportant plus de 17 000 personnes empruntent la voie réservée du pont Champlain, une autre initiative destinée à faciliter la mobilité dans les corridors routiers de la région métropolitaine.

Enfin, il faut signaler que les 23 600 places de stationnement incitatif installées aux abords de certaines stations de métro et de stations de train pour faciliter le recours au transport en commun sont maintenant occupées à plus de 90 %, signe évident qu'elles répondent à un besoin.

### **Des signes encourageants**

Les mesures prises au cours des dernières années pour faciliter l'usage du transport en commun semblent avoir porté des fruits. En effet, selon l'enquête Origine-Destination, dont les résultats ont été dévoilés en janvier dernier, les déplacements en transport en commun ont augmenté de 8 % au cours des cinq dernières années, alors que ceux effectués en automobile n'ont crû que de 5 %.

Pour M. Gauthier, ces résultats sont prometteurs. Ils sont le signe que les efforts consentis ces dernières années pour adapter les services de transport collectif à la demande ont obtenu du succès.

«Mais surtout, souligne le président de l'AMT, il y a maintenant un consensus parmi les décideurs économiques à l'égard de l'importance non seulement environnementale, mais aussi économique des transports collectifs.»

«Il existe maintenant une ouverture claire des gens d'affaires à l'endroit du transport en commun et une volonté de contribuer à l'amélioration de la desserte, conclut M. Gauthier. À titre d'exemple, plusieurs grandes entreprises participent désormais à des initiatives en ce sens, notamment en encourageant l'utilisation du covoiturage par leurs employés.»

À cet égard, à la fin de novembre dernier, la Chambre était fière de coprésider avec l'AMT la quatrième édition du [Salon allégo](#), un salon d'un jour sous le thème du covoiturage au cours duquel des prix ont été remis aux meilleures initiatives proposées dans le cadre de la démarche allégo, cette solution personnalisée qui contribue à réduire les déplacements automobiles.

---

## **>> > Commerce international**

### **Coopération internationale**

#### **Pas de développement urbain durable sans réduction de la pauvreté**

L'instauration du développement durable apparaît de plus en plus comme un défi urbain, dans un contexte où la croissance économique et démographique se concentre plus que jamais dans les villes. En effet, alors que les citoyens des villes ne représentaient que 30 % de la population mondiale en 1950, cette proportion est passée à 46 % en 2000 et devrait atteindre 60 % en 2030, soit un total de 5 milliards de personnes qui pèseront lourd sur l'avenir de la planète.

Or, c'est dans les pays en émergence et en voie de développement que cette croissance est particulièrement marquée dans la mesure où, comme le souligne la Banque mondiale dans un rapport datant de janvier dernier, plus de la moitié de la population pauvre de la planète habitera dans des villes d'ici 2035. C'est là, donc, que la pression est la plus forte et que le défi du développement durable dépasse largement la question des émissions de gaz à effet de serre. Plus que jamais, la cohésion sociale apparaît comme l'une des caractéristiques d'une économie capable de connaître un développement durable et d'envergure.

### **Une dimension sociale, sanitaire et financière**

«Dans les pays en développement, on ne peut pas envisager le développement durable uniquement dans sa dimension environnementale, affirme Mme Christine Kessides, conseillère aux questions urbaines à la Banque mondiale. Car la pauvreté y est telle que le développement doit aussi être durable au plan financier et au plan social.»

Si la pauvreté dans les pays du tiers-monde a longtemps été considérée comme un phénomène avant tout rural et que la majorité des personnes les plus défavorisées de la planète résident toujours dans les campagnes, les organisations d'aide internationale constatent aujourd'hui que le problème est en train de devenir rapidement un enjeu urbain.

Les besoins collectifs dans les villes des pays en développement sont en effet énormes : approvisionnement en eau potable, installations sanitaires, gestion des déchets, transport, logement, etc.

Mme Kessides souligne qu'il y a également dans ces villes de sérieux problèmes de revenus et de gestion municipale auxquels il faut remédier rapidement. «À la Banque mondiale, nous insistons beaucoup auprès de nos pays clients sur la nécessité d'arrangements financiers plus équitables et de sources de revenus plus stables pour que leurs villes puissent assumer leurs responsabilités. À l'heure actuelle, les villes perçoivent très peu de revenus, il n'existe pas de taxe foncière et les transferts financiers des gouvernements supérieurs sont souvent erratiques et imprévisibles.»

### **Impliquer les gens**

Pour les entreprises qui participent à des projets d'infrastructures urbaines sur le terrain, dans les villes de pays en développement, il va aussi de soi que le développement urbain durable va beaucoup plus loin que les enjeux d'environnement. «Le développement durable, c'est avant tout une façon d'aider les gens à sortir de la pauvreté et de les mettre au travail», soutient Chantal Morasse, vice-présidente Génie environnemental et directrice du bureau de Laval de Tecslut.

Ainsi, beaucoup de ces entreprises font le choix de réaliser là-bas des projets à haute intensité de main-d'œuvre dans lesquels le plus grand nombre possible de citoyens locaux seront embauchés. «On voit ça de plus en plus dans les pays en développement, poursuit Mme Morasse. On fournit les tuyaux et ce sont eux qui les installent. C'est ce qui offre le plus de retombées à long terme.»

La vice-présidente de Tecslut insiste également sur l'importance d'associer étroitement les citoyens aux projets qui sont réalisés sur place. «L'aspect technique, ce n'est même pas la moitié de la solution, affirme Mme Morasse. Il faut d'abord passer par l'humain. Les gens ont un sentiment d'appartenance à leur collectivité et on ne peut pas imposer une solution technique avec laquelle ils ne seraient pas d'accord. Il faut que les citoyens fassent partie de la solution. Après tout, l'important c'est ce qu'eux retirent des projets et c'est ce que les organisations prêteuses regardent d'abord.»

### **Des occasions d'affaires**

À l'heure actuelle, environ 15 % des quelque 20 milliards de dollars prêtés chaque année par la Banque mondiale relève du développement urbain, qu'il s'agisse de projets en gestion municipale, en infrastructures, en transport urbain ou en énergie.

Il va de soi qu'il y a là beaucoup de pain sur la planche aujourd'hui et dans l'avenir. «Le volume d'infrastructures urbaines dans les pays en développement devra être doublé au cours des 30 prochaines années, signale Mme Kessides. Il y aura une demande massive en matière de gestion des eaux usées, de construction de routes et de gestion des déchets.»

L'expertise des villes canadiennes sera aussi requise, souligne la représentante de la Banque mondiale, dans beaucoup de projets de réforme institutionnelle touchant la gouvernance urbaine.

À cet égard, dans son étude *Relations internationales de la Ville de Montréal*, publiée l'automne dernier, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain souligne que «...La Ville de Montréal a finalement réalisé, et réalise encore, des projets de coopération technique qui ont permis de mettre en valeur l'expertise montréalaise en gestion urbaine et d'accompagner des entreprises montréalaises sur ce marché porteur.»<sup>1</sup> C'est le cas notamment d'un projet en géomatique réalisé à Beyrouth qui a bénéficié d'un soutien financier de 362 000 \$ octroyé par l'Agence canadienne de développement international (ACDI).

C'est dire que si les défis du développement urbain durable sont nombreux et complexes, ils se traduiront aussi par des occasions d'affaires considérables pour les entreprises et les institutions d'ici. C'est d'ailleurs dans cet esprit que l'équipe d'experts du World Trade Centre Montréal de la Chambre organise depuis sept ans des missions auprès des banques multilatérales de développement à l'intention des entreprises qui souhaitent profiter des occasions d'affaires.

Les [prochaines missions](#) du genre auront lieu à Washington auprès de la Banque mondiale et de la Banque interaméricaine de développement : en avril, pour le secteur de la gouvernance et, en juin, pour le secteur de la gestion des ressources naturelles et environnementales.

---

<sup>1</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Relations internationales de la Ville de Montréal*, Étude de positionnement stratégique, Novembre 2004, 79 pages.

---

## **>> > Information d'affaires**

### **Technologies du développement durable Canada Accélérer le processus d'innovation en environnement**

L'innovation joue un rôle de premier plan dans la mise au point de technologies propres contribuant à amoindrir les effets des changements climatiques, la réduction des gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air, de l'eau et du sol. C'est dans ce contexte qu'intervient [Technologies du développement durable Canada](#) (TDDC), une fondation à but non lucratif créée en novembre 2001 par le gouvernement fédéral afin d'aider les entreprises à accélérer le processus d'innovation.

#### **Développement et démonstration**

«Notre organisme a été mis sur pied spécifiquement pour répondre aux engagements du Canada à l'égard du protocole de Kyoto», souligne la présidente directrice générale de Technologies et développement durable Canada, Mme Vicky Sharpe.

La mission de TDDC est d'agir comme le principal catalyseur en vue de la construction d'une infrastructure technologique du développement durable au Canada. L'organisme puise dans un fonds de

placement d'une valeur de 550 millions \$ pour financer le développement et la démonstration de technologies novatrices susceptibles d'aider les entrepreneurs dans le secteur des technologies propres.

Dans la chaîne d'innovation, l'étape du développement et de la démonstration suit celle de la recherche en laboratoire et précède immédiatement celle de la commercialisation. Pour TDDC, il s'agit du maillon le plus faible de la chaîne d'innovation au Canada et c'est en agissant spécifiquement à ce stade qu'elle est susceptible d'influencer le plus positivement le processus d'innovation en matière de développement durable. «Nous agissons un peu comme une entreprise de capital de risque, précise Mme Sharpe. Avant d'accepter le financement d'un projet, nous évaluons non seulement la technologie elle-même et ses impacts probables, mais aussi sa pertinence dans le marché et ses chances de succès d'un point de vue commercial. Ce que nous souhaitons précisément, c'est d'accélérer l'entrée de technologies novatrices sur le marché.»

#### **Financer des projets et non des entreprises**

Les projets financés par TDDC impliquent plus d'une entreprise. Il s'agit en fait de consortiums composés nécessairement de représentants de chaque partie de la chaîne d'approvisionnement engagés dans la mise au point d'une technologie novatrice, dont les fabricants, les distributeurs, les détaillants et les clients finaux. «Nous ne finançons pas les entreprises directement, souligne Mme Sharpe. D'ailleurs, il ne nous est pas permis de le faire. Notre contribution financière non remboursable s'applique plutôt aux projets comme tels. De plus, nous ne finançons pas plus de 30 % de la valeur d'un projet.»

Ainsi, en 2003, TDDC a contribué au financement d'un projet de conversion des déchets en carburant porteur d'hydrogène, mis au point par la firme Enerkem, de Montréal. Dans ce cas, la contribution a été remise à un consortium formé par Enerkem et trois autres partenaires, soit SOQUIP Énergie, l'Université de Sherbrooke et Enviro-Accès.

Depuis avril 2002, TDDC a mené cinq cycles de financement, dans le cadre desquels près de 900 projets ont été soumis à son attention de la part de quelque 2 500 entreprises et institutions regroupées en partenariat. L'organisme a accordé une aide à 46 projets pour des contributions totales de 89 millions \$, auxquels il faut ajouter 254 millions \$ versés par d'autres partenaires, pour un grand total de 343 millions \$.

Les demandes de financement soumises ont touché 57 catégories de technologies. «Nous touchons des secteurs très variés, souligne la présidente de TDDC. Il y a bien sûr l'industrie forestière et l'énergie, mais aussi le domaine du transport – qui représente 25 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada – la gestion des déchets et l'exploration pétrolière et gazière.»

#### **Intéresser le capital de risque aux technologies propres**

Technologie du développement durable Canada a lancé, à la fin de janvier, un septième cycle de financement en trois ans à l'intention des consortiums engagés dans la mise au point de technologies et de procédés industriels novateurs. La date limite des soumissions est le 16 mars.

Quel est le bilan de son action jusqu'à maintenant ? Mme Sharpe en est plutôt satisfaite. «Nous voyons déjà les résultats, dit-elle. D'ailleurs, nous avons fourni non seulement du financement, mais aussi une expertise qui a permis de mettre sur pied des partenariats et d'accélérer le processus d'innovation. En particulier, nous sommes heureux que notre action ait permis de faire la promotion des technologies propres auprès des entreprises de capital de risque, qui s'y intéressent de plus en plus.»

#### **Le service Info entrepreneurs de la Chambre**

Plusieurs ministères et organismes gouvernementaux offrent aux entrepreneurs des programmes d'aide aux entreprises œuvrant dans le domaine du développement durable. Le service [Info entrepreneurs](#) de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain est en mesure d'offrir aux entrepreneurs une information complète et actualisée sur ces programmes.

Pour lire les nouvelles et connaître les nouveaux programmes gouvernementaux de notre service Info entrepreneurs, cliquez ici : <http://www.infoentrepreneurs.org/francais/nouvelles.cfm>

---

## **>> > Tableau de bord Extra**

### **Montréal : l'industrie de l'environnement et la qualité de vie**

Le développement durable a largement fait la manchette ces dernières semaines. Que ce soit au moment de l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto, dans des consultations publiques portant sur les plans de développement durable du gouvernement du Québec et de la ville de Montréal, ou plus spécifiquement durant les derniers épisodes de smog urbain qu'a connus Montréal, l'importance grandissante que revêt la protection de l'environnement et le développement durable a, sans conteste, pris de l'ampleur. À cet égard, le ministère de l'Environnement du Québec a récemment modifié son nom pour celui de ministère du Développement durable et des Parcs. Il appert donc que le développement durable occupe une place de plus en plus importante au sein de l'administration des divers paliers de gouvernement.

Montréal, en tant que métropole et moteur du développement économique du Québec n'échappe pas à cette tendance et constitue, de ce fait, le fer de lance du secteur de la protection de l'environnement au Québec. Pourtant, ce secteur demeure plutôt méconnu. Aussi, le jour même où le Protocole de Kyoto entré en vigueur, le 16 février dernier, le premier ministre du Canada annonçait que Montréal serait l'hôte, en décembre 2005, d'une importante rencontre sur les changements climatiques qui réunira plus de 10 000 délégués provenant des quatre coins du monde. Cette rencontre aura donc lieu dans la ville où, en 1987, le Protocole de Montréal avait été adopté dans le but de limiter les substances appauvrissant la couche d'ozone.

### **Une multitude d'organismes...**

Bien que majeure dans le domaine de la protection de l'environnement, cette importante réunion n'est pas l'unique initiative qui positionne Montréal comme centre d'excellence dans le domaine du savoir-faire de la protection de l'environnement et du développement durable. En effet, Montréal compte plusieurs organisations multilatérales internationales dans ce domaine dont, notamment, le Secrétariat de la convention sur la diversité biologique (CBD), la Commission de coopération environnementale (CCE) et nombre d'organisations non gouvernementales internationales.

De plus, Montréal compte également sur son territoire de nombreuses entreprises et organisations non gouvernementales, de diverses tailles, qui œuvrent dans ce domaine tant sur la scène locale qu'internationale. Le savoir-faire de ces entreprises – qu'il ait été développé au sein de grandes firmes d'ingénieurs-conseils ou de firmes spécialisées dans le domaine – améliore grandement le développement de la métropole. On trouve notamment de nombreuses entreprises spécialisées dans des domaines tels que la réhabilitation des sols contaminés, la gestion des ressources naturelles et des matières résiduelles, l'efficacité énergétique, la réduction des émissions polluantes, l'aménagement du territoire et la gestion des transports. De ces entreprises, 15 % exportent à l'extérieur du Canada<sup>1</sup>.

À cet égard, la Chambre offre, grâce à son équipe d'experts du World Trade Centre Montréal, des missions commerciales destinées aux entreprises d'ici qui exportent leur savoir-faire sur la scène internationale et qui désirent conclure des ententes avec les Banques multilatérales de développement pour qui la protection de l'environnement constitue une réelle préoccupation.

### **... créant un important centre d'excellence**

À l'échelle du Québec, ce sont près de 175 entreprises privées qui œuvrent dans le secteur de l'environnement. Or, sachant que plus de la moitié d'entre elles sont situées dans la grande région de Montréal, et que c'est dans la métropole que sont regroupées les organisations internationales multilatérales du même secteur, il va sans dire qu'on retrouve concentrée à Montréal, une importante main-d'œuvre spécialisée dans le secteur de l'environnement et, par le fait même, un savoir-faire qui constitue un réel centre d'excellence.

Toutes ces organisations interviennent dans l'amélioration de la qualité de lieu et de vie des citoyens, ce qui est bien au-delà de la simple protection de l'environnement. Selon la Chambre, Montréal détient déjà une place enviée par de nombreuses métropoles d'Amérique du Nord et d'Europe, en plus de détenir un savoir-faire important. Cela constitue, pour la métropole, une réelle force vive qui mériterait certainement d'être promue afin de contribuer au positionnement de la métropole sur la scène internationale.

Enfin, le fait que Montréal travaille à se doter d'une image de marque représente pour la Chambre une occasion de plus de faire valoir la métropole comme un lieu où la qualité de vie est parmi les meilleures des principales métropoles. Faire connaître Montréal comme un centre d'excellence en matière de protection de l'environnement et de développement durable ajouterait à son image et constituerait, sans aucun doute, un atout à sa compétitivité et à son développement.

---

<sup>1</sup> Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'environnement, 2000.

---

## **>> > Sur la colline**

### **Sur la scène municipale**

Durant le mois de février, les championnats aquatiques ont fait coulé beaucoup d'encre mais la saga s'est achevée sur une note positive. En effet, la nouvelle du rapatriement, à Montréal, des 11<sup>e</sup> Championnats du Monde de la Fédération Internationale de Natation a été accueillie très favorablement, particulièrement par l'industrie touristique de la métropole et par la Ville de Montréal. Cette manifestation sportive générera des retombées économiques estimées à quelque 60 millions \$ et contribuera au rayonnement de Montréal en tant que ville festive et accueillante.

Dans un autre ordre d'idée, le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait, l'automne dernier, son projet de Plan de développement économique (PDÉ) et invitait citoyens et organismes intéressés à donner leur opinion sur son contenu. La Chambre a répondu à l'appel en soumettant un mémoire. Au début février 2005, la Commission qui était chargée d'étudier les mémoires a déposé au comité exécutif son rapport de consultation publique, bonifiant ainsi le document final. Dans ce rapport, trois éléments ont retenu notre attention. Tout d'abord, tel que la Chambre l'avait recommandé, la CMM développera des indicateurs de performance pour 2005. Ensuite, la Commission soulignait la proposition de la Chambre au sujet d'un possible Contrat métropolitain entre la CMM et Québec. Enfin, la

CMM a demandé au Dr. Richard Florida de mettre à jour son évaluation de Montréal, notamment avec son indice bohémien. Le 17 février dernier, le PDE, dans sa version finale, a été adopté par les 63 maires des municipalités de la CMM.

Quant à la Ville de Montréal, elle a récemment déposé deux documents majeurs, la *Proposition de politique de développement culturel pour la Ville de Montréal* et le *Projet de politique du patrimoine*. Selon la Chambre, ces politiques prometteuses sont très importantes pour le développement de Montréal. Dans le cas particulier de la proposition de politique culturelle, la Chambre prendra part aux discussions en soumettant un mémoire. Elle y affirmait que, dans le contexte de concurrence à laquelle se livrent les grandes métropoles du monde, la vitalité culturelle a un rôle à jouer dans l'émergence de créateurs et la rétention des talents ainsi que dans le rayonnement de Montréal sur la scène internationale. Pour les deux documents, le processus de consultation a été confié à l'Office de consultation publique de Montréal.

### **Sur les scènes provinciale et fédérale**

Le 18 février dernier, les rumeurs de remaniement ministériel à Québec se sont confirmées. Dans cet exercice de chaise musicale, Michel Audet a pris les commandes du ministère des Finances, ce qui est vu d'un bon œil par la Chambre et le milieu des affaires québécois. En effet, on s'attend à ce que M. Audet, fort de son expérience comme ancien sous-ministre et ancien président et directeur général de la Chambre de commerce du Québec, sache relever ce nouveau défi. Claude Béchard, quant à lui, a hérité du nouveau ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Ce changement d'appellation démontre que le gouvernement souhaite accorder une place plus importante aux exportations du Québec, dont 70 % proviennent de la région métropolitaine de Montréal. Enfin, Nathalie Normandeau, désormais ministre des Affaires municipales et des Régions, aura certainement fort à faire pour répondre en même temps aux besoins, difficiles à arrimer mais néanmoins complémentaires, des grandes villes et des régions.

Le 21 janvier dernier, la Chambre a rendu publiques ses soumissions prébudgétaires provinciale et fédérale pour l'année 2005-2006. Comme elle l'a fait ces dernières années, la Chambre a rappelé le fait que le **financement des villes** et la **compétitivité des entreprises** sont des enjeux incontournables en faveur desquels les différentes instances gouvernementales devront agir à l'intérieur de leur prochain budget. En regard de ces enjeux, il est nécessaire de donner aux villes l'accès à de nouvelles sources de revenus diversifiées, prévisibles et récurrentes. Dans cette optique, la Chambre a insisté, entre autres, sur le besoin d'une entente entre les gouvernements pour le transfert aux villes d'une partie des revenus de la taxe fédérale sur les carburants, de même que sur l'obtention d'un remboursement complet de la TVQ payée par les administrations municipales.

À cet égard d'ailleurs, les rumeurs sur la répartition de la taxe fédérale sur l'essence circulent toujours. Selon certaines sources, Ottawa accordera aux provinces, pour répartition aux municipalités, une enveloppe variant entre 300 et 450 millions \$ pour la première année. De ce montant, le Québec devrait toucher entre 60 et 90 millions \$. Ce sont des éléments qui resteront à surveiller le 23 février prochain, quand le ministre des Finances du Canada, Ralph Goodale, dévoilera son budget.

En plus de l'accent mis sur le financement des villes, la Chambre a insisté sur trois autres axes de recommandations. Premièrement, des efforts accrus en matière d'éducation supérieure et d'immigration doivent être déployés afin d'attirer, former et retenir au Québec davantage de talents. En deuxième lieu, l'entrée de nos exportations aux États-Unis doit être facilitée pour assurer la croissance de cette facette parmi les plus importantes de notre économie. Enfin, la Chambre insiste sur l'importance de réaliser, à brève échéance, d'importants projets structurants pour la métropole tels que la construction des nouveaux centres hospitaliers universitaires du CHUM et du CUSM et la réalisation des investissements nécessaires à la mise en valeur du havre de Montréal.

